ZIPP
SPEED WEAPONRY™

WHEELS USER MANUAL

This manual contains important information about the safe operation and maintenance of your wheels. To ensure that your Zipp wheels perform properly, we urge you to follow our recommendations to help make your riding experience more enjoyable and trouble-free.

IMPORTANT SAFETY INFORMATION

Riding a bike with an improperly installed wheel can allow the wheel to move or disengage from the bicycle, causing damage to the bicycle, and/or serious injury and/or death to the rider. Your wheels must be properly mounted to the bicycle frame. Misalignment can result in problems with shifting and bike handling. It is essential that you:

- Ensure that your axle, dropouts, and quick release mechanisms are clean and free of dirt or debris.
- Ask your dealer to help you understand how to properly secure your wheels using the quick release mechanism.
- Apply the correct techniques when installing your wheels. Make sure four or more threads are engaged in the quick release adjusting nut when it is closed.
- Never ride your bicycle unless you are sure your wheels are installed properly, and are secure.
- Zipp wheels are **not** intended to be used on any tandem bicycle.
- Do not exceed 125 psi (8.6 Bar) when inflating tires on clincher rims.
- Do not exceed the tire manufacturer's maximum pressure rating when inflating tires on tubular rims.

You must use the proper brake pads for your specific rims. Use of improper or contaminated brake pads will lead to excessively high braking temperatures which can cause premature rim wear and/or failure which can lead to serious injury and/or death.

- Do not use ceramic specific pads on non-ceramic coated rims.
- Use only the pads included with your wheels or Zipp approved pads. For a list of Zipp approved pads, refer to www.zipp.com. Do not use any other pads. Non-approved pads, including non-Zipp carbon specific pads, may generate heat that can lead to rim failure causing serios injury and/or death.
- Do not re-use any brake pads on carbon rims that have been previously used on aluminum rims as abrasive material may be embeded in the pad.

Aluminum rims: Check the rim wear indicator(s) located on each side of the rim before every ride. If any wear indicator is completely worn or missing, immediately discontinue use of the wheel. The wear indicator represents the minimum rim thickness allowable for safe operation of the wheel. Riding the wheel with less than the minimum allowable rim thickness can lead to structural failure of the rim and/or wheel.

Do not attempt to use any tubeless products (excluding tubular tires) with clincher or tubular wheels.

COMPATIBILITY

Zipp carbon clincher and 101 rims are compatible with 20 mm - 34 mm width tires. All other Zipp clincher rims are compatible with 19 - 25 mm width tires.

Zipp wheels are compatible with SRAM, Shimano®, and Campagnolo® cassettes.

Use of colored standard brake pads can cause discoloration of the rim's braking surface, which is not covered under warranty.

PARTS PREPARATION

Your carbon wheels are supplied with valve extensions that correspond to the depth of the rim as follows:

- 33 mm for 202, 303 wheels
- 48 mm for 404 wheels
- 72 mm for 808 wheels
- 98 mm for 1080 wheels

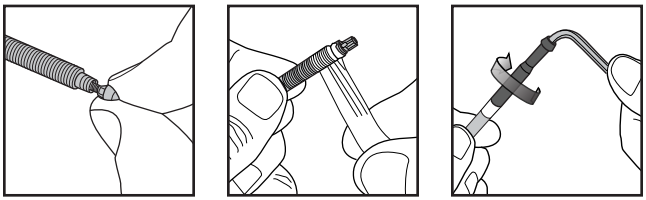
INSTALL VALVE EXTENSIONS

Note: Install valve extensions **before** mounting tires.

1. Remove the plastic Presta valve cap and metal lockring. Fully unscrew the valve locknut.
2. Starting at the end of the valve, wrap plumber's tape (PTFE tape) clockwise around the end of the valve so that the tape extends over both the narrow valve cap threads and the wider valve body. Make sure that the tape does not stretch over the air opening at the end of the valve.

   Note: Plumber's tape comes in several thicknesses. If thinner tape is used, more than one layer may be needed to seal the valve properly.
3. Using a 3 mm hex wrench inserted into the valve extension, thread the valve extension onto the end of the valve and tighten.

   Note: Plumber's tape should be replaced each time the valve extension is removed.



Copyright © SRAM LLC • 2010

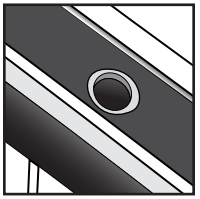
MOUNTING CLINCHER TIRES

INSTALLING RIM TAPE

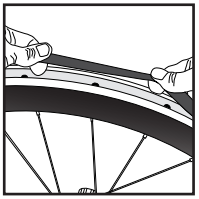
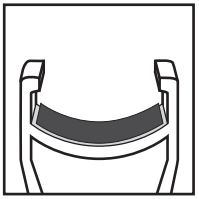
Note: You must use a thin plastic or thin fabric rim strip for proper performance. We recommend using Zipp rim tape as it is specifically designed to work with Zipp rims. Do not use Velox© or a similarly thick cloth rim strip. For **carbon clinchers**, use only SRAM or Zipp 18 mm rim tape. Rim tape less than 18 mm used on carbon clinchers can shift, which may lead to tube failure.

1. Align the valve hole in the rim strip with the valve hole in the wheel rim.
2. Stretch the rim strip around the rim. Make sure the rim strip is centered on the tire bed all the way around the rim.

   Important: Make sure all of the spoke holes are fully covered by the rim strip. Double check that the rim strip valve hole is still aligned with the valve hole in the rim.



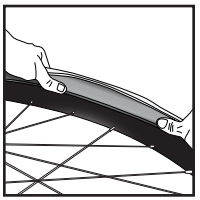
1

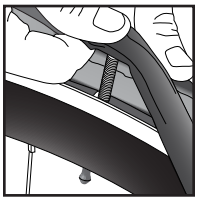
2

INSTALLING TIRES

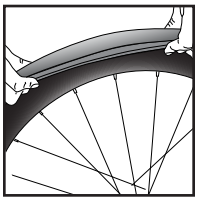
3. Mount one tire bead onto the rim using your hands. If tire bead will not seat by hand, carefully use a plastic tire lever to seat the tire bead.
   Note: Check your tires for directional arrows printed on the sidewalls to indicate rotation of wheel. Not all tires have directional arrows. Install the tire with the manufacturer's logo near the rim valve hole. This will allow you to quickly find the cause of a puncture.
4. Inflate the tube enough to just hold its shape. Install the tube valve into rim valve hole and align the valve so it is perpendicular to the rim. Install the rest of the tube between the tire and the rim making sure the tube does not get twisted or bunched.
5. Install second bead onto the rim using your hands. If tire bead will not seat by hand, carefully use a plastic tire lever to finish mounting the tire. Be careful to avoid pinching the inner tube against the rim.
6. Inflate the tire to low pressure. Inspect both sides of the rim for proper tire seating and for any sign of the inner tube sticking out. Re-install if necessary.
7. Inflate the tire to full pressure. There should be no hops or side-to-side movement in the tire when it is rotating.



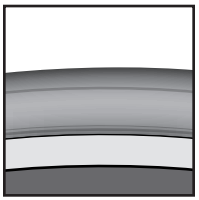
3



4



5



6

MOUNTING TUBULAR TIRES

Mounting a tubular tire to a wheel involves gluing a tubular tire to a tubular specific rim. To glue a tubular tire to a tubular specific rim you will need the following:

- Tubular glue (**Do not** use 3M™ Fast Tack glue. It will damage the tires.)
- Isopropyl alcohol or acetone
- Nitrile gloves
- Applicator brush

PREPARE THE RIM

1. Carbon rims can be safely cleaned with isopropyl alcohol or acetone. Clean the tire seat area with either isopropyl alcohol or acetone. If the rim has old dried glue on it, remove all dried glue and clean the rim with isopropyl alcohol or acetone before moving on to the next step.

   Important: Do not use any solvent on the rim that could damage epoxy resin.

   Note: Tubular tire specific tape may be used to mount the tire to the rim. Follow the tape manufacturer's instructions for proper installation.

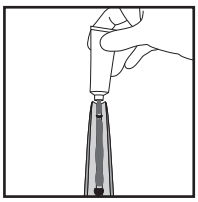
APPLY THE FIRST LAYER OF GLUE TO THE RIM AND TIRE

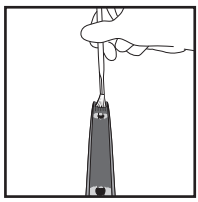
Rim

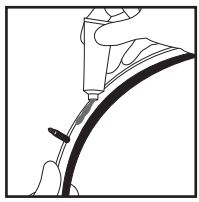
2. While wearing nitrile gloves, apply a thin bead of glue to the center of the tire seat area all the way around the rim, skipping over the spoke holes.
3. Use your gloved finger or an applicator brush to spread the glue in a thin, even layer from the center of the tire seat area to each edge of the rim. Ensure the glue is evenly spread all the way around the rim. Avoid getting glue in the spoke holes. Set the rim aside and allow the first layer of glue to completely dry. This could take a couple of hours.

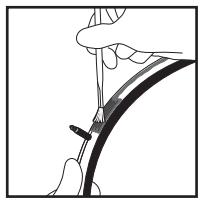
Tire

4. Inflate the tire until it turns inside out, with the base tape facing outward.
5. While wearing nitrile gloves, apply a thin bead of glue onto the center of the tire base tape, all the way around the tire.
6. Use your gloved finger or an applicator brush to spread the glue in a thin even layer from the center of the tire base tape to the edge of the base tape. Ensure the glue is evenly spread along the base tape all the way around the tire. Set the tire aside and allow the first layer of glue to completely dry. This could take a couple of hours.


2


3


5


6

Copyright © SRAM LLC • 2010

APPLY A SECOND LAYER OF GLUE TO THE RIM AND TIRE

7. Apply a second, thin, even layer of glue to both the rim and tire, using the same method described above. Set each rim and tire aside separately and allow the second layer of glue to dry until it is slightly tacky. This may take several hours.

APPLY THE FINAL LAYER OF GLUE TO THE RIM AND TIRE

8. Apply a final, thin even layer of glue to both the rim and tire again using the same method described above. Allow the glue to dry on both the rim and tire for about 15 minutes.

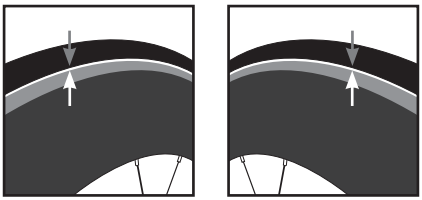
MOUNT THE TIRE ON THE RIM

Important: Do not use any tools to mount tubular tires onto carbon rims as this may damage the rims.

9. Roll the valve stem portion of the tire inward and insert the valve stem into the rim valve hole.
10. Press the tire firmly onto the rim at the valve stem area before you stretch and roll the rest of the tire over the rim. As you continue to roll the tire onto the rim, be sure to maintain firm pressure on the sections of tire already mounted.

CENTER THE TIRE ON THE RIM

11. After the tire is mounted on the rim, check that the tire is centered on the rim; an equal amount of base tape should be visible along both sides of the rim.
12. Inflate the tire to 50 psi (3.4 bar) then spin the wheel by hand. As the wheel is spinning ensure that the tire tread does not appear to move back and forth. This movement is an indication that the tire is off-center. If the tire is off-center, deflate the tire and push or twist it into place where necessary.
13. Re-inflate the tire and check that it is centered on the rim. Repeat this process until the tire is centered on the rim when inflated.
14. Once the tire is centered, inflate the tire to its maximum rated air pressure (not to exceed 125 psi / 8.6 bar) and let the wheel sit overnight to allow the glue to bond the tire to the rim.



11

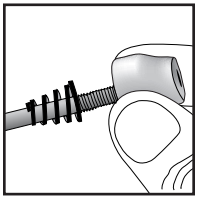
CLEANUP AND MAINTENANCE

15. Carefully remove any excess glue on the rim sidewall with isopropyl alcohol or acetone. Keep the solvent away from the tire/rim glue bond. Before each ride, check the tire to rim glue bond and the tire pressure. Remove and re-glue the tire as needed or at least once a season.

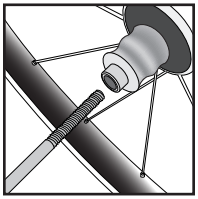
WHEEL INSTALLATION

ASSEMBLING AND INSTALLING THE QUICK RELEASE

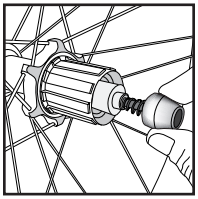
1. Unthread the adjusting nut from the end of the quick release skewer and remove the tension spring closest to the adjusting nut.
2. Slide the quick release skewer shaft through the hub axle from the non-drive side. Re-install the tension spring with the narrow end toward the hub axle and thread the adjusting nut a few turns onto the skewer.



1



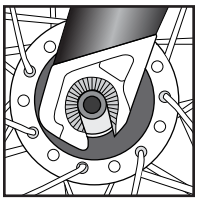
2



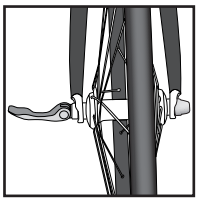
Front Wheel

3. Check that the quick release skewer lever is in the open position. Check that the brake quick release mechanism is open.
4. Install the front wheel between the dropouts with the quick release lever positioned on the non-drive side of the bike. **Check that the wheel axle is fully seated in the fork dropouts and clear of any safety tabs.**

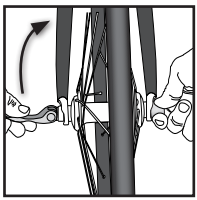
   Note: If your front tire has directional arrows, take note of the direction of rotation and install so that the quick release lever is on the non-drive side of the bicycle, and the tire rotates in the proper direction.
5. Close the quick release half way, with the quick release lever parallel to the hub axle.
6. Tighten the quick release adjusting nut so that it contacts the dropout. When closing the lever, tension should be felt when the quick release lever is in the horizontal position (90 degrees to the fork), but you should still be able to reach the fully closed position (90 degrees to the hub axle). The quick release lever should leave a clear impression on your hand. If the quick release lever does not leave a clear imprint on your hand, tension is insufficient. To increase tension, open the quick release lever and tighten the quick release adjusting nut in small increments until proper tension is achieved. When closed, the quick release lever should be positioned just behind the non-drive side fork leg. Reposition the lever as necessary to achieve this orientation.



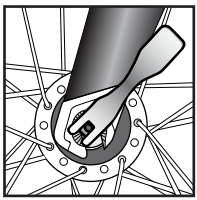
4



5



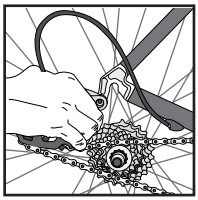
6



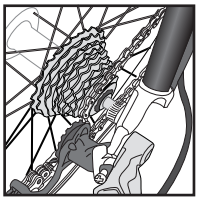
Copyright © SRAM LLC • 2010

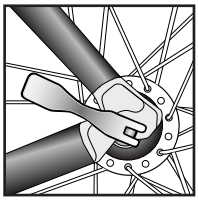
Rear Wheel

7. Check that the quick release skewer lever is in the open position. Check that the brake quick release mechanism is open.
8. Shift the derailleur and chain to the highest (smallest) gear.
9. Pull back and down on the rear derailleur to open chain and install the cassette between upper and lower sections of chain so that the chain wraps around the smallest cog.
10. **Check that the wheel axle is fully seated in the fork dropouts**.
11. Close the quick release half way, with the quick release lever parallel to the hub axle.
12. Tighten the quick release adjusting nut so that it contacts the dropout. When closing the lever, tension should be felt when the quick release lever is in the horizontal position (parallel to the ground), but you should still be able to reach the fully closed position (90 degrees to the hub axle). The quick release lever should leave a clear impression on your hand. If the quick release lever does not leave a clear imprint on your hand, tension is insufficient. To increase tension, open the quick release lever and tighten the quick release adjusting nut in small increments until proper tension is achieved. When closed, the quick release lever should be positioned between the seat stay and chain stay. Reposition the lever as necessary to achieve this orientation.



9





12

FINAL INSPECTION

13. Close the front brake quick-release mechanism. View front wheel centering in fork. The wheel should be centered between fork blades. If the wheel is not centered between the fork blades, open the quick release, make sure the wheel axle is fully seated in the fork dropouts, and close the quick release (see step 6). Inspect brake pad alignment and centering by closing and opening pads with brake lever. If brake pads are not centered to the wheel, see your brake manufacturer's instructions. If wheel fails to adequately center in the fork, you should consult your SRAM dealer or professional bicycle mechanic.
14. Close the rear brake quick-release mechanism. View centering of the wheel between chain stays and seat stays. If the wheel is not centered between the chain stays and/or seat stays, open the quick release, make sure the wheel axle is fully seated in the dropouts, and close the quick release (see step 12). If brake pads are not adequately centered to the wheel, see your brake manufacturer's instructions. If further attempts to align the wheel fail to adequately center it in the frame, you should consult your SRAM dealer or professional bicycle mechanic.

CARE AND CLEANING

Use soap and water to clean your rims. When using solvent to remove glue from tubular rims, avoid getting solvent onto the decals as this may cause damage to them.

SRAM LLC WARRANTY

EXTENT OF LIMITED WARRANTY

SRAM warrants its products to be free from defects in materials or workmanship for a period of two years after original purchase. This warranty only applies to the original owner and is not transferable. Claims under this warranty must be made through the retailer where the bicycle or the SRAM component was purchased. Original proof of purchase is required.

LOCAL LAW

This warranty statement gives the customer specific legal rights. The customer may also have other rights which vary from state to state (USA), from province to province (Canada), and from country to country elsewhere in the world.

To the extent that this warranty statement is inconsistent with the local law, this warranty shall be deemed modified to be consistent with such law, under such local law, certain disclaimers and limitations of this warranty statement may apply to the customer. For example, some states in the United States of America, as well as some governments outside of the United States (including provinces in Canada) may:

a. Preclude the disclaimers and limitations of this warranty statement from limiting the statutory rights of the consumer (e.g. United Kingdom).

b. Otherwise restrict the ability of a manufacturer to enforce such disclaimers or limitations.

LIMITATIONS OF LIABILITY

To the extent allowed by local law, except for the obligations specifically set forth in this warranty statement, in no event shall SRAM or its third party supplies be liable for direct, indirect, special, incidental, or consequential damages.

LIMITATIONS OF WARRANTY

This warranty does not apply to products that have been incorrectly installed and/or adjusted according to the respective SRAM technical installation manual. The SRAM installation manuals can be found online at www.sram.com, www.rockshox.com, www.avidbike.com, www.truvativ.com, or www.zipp.com.

This warranty does not apply to damage to the product caused by a crash, impact, abuse of the product, non-compliance with manufacturers specifications of usage or any other circumstances in which the product has been subjected to forces or loads beyond its design.

This warranty does not apply when the product has been modified.

This warranty does not apply when the serial number or production code has been deliberately altered, defaced or removed.

This warranty does not apply to normal wear and tear. Wear and tear parts are subject to damage as a result of normal use, failure to service according to SRAM recommendations and/or riding or installation in conditions or applications other than recommended.

Wear and tear parts are identified as:

- Dust seals
- Bushings
- Air sealing o-rings
- Glide rings
- Rubber moving parts
- Foam rings
- Rear shock mounting hardware and main seals
- Upper tubes (stanchions)
- Stripped threads/bolts (aluminium, titanium, magnesium or steel)
- Brake sleeves
- Brake pads
- Chains
- Sprockets
- Cassettes
- Shifter and brake cables (inner and outer)
- Handlebar grips
- Shifter grips
- Jockey wheels
- Disc brake rotors
- Wheel braking surfaces
- Bottomout pads
- Bearings
- Bearing races
- Pawls
- Transmission gears
- Spokes
- Free hubs
- Aero bar pads
- Corrosion
- Tools

This warranty shall not cover damages caused by the use of parts of different manufacturers.

This warranty shall not cover damages caused by the use of parts that are not compatible, suitable and/or authorised by SRAM for use with SRAM components.

This warranty shall not cover damages resulting from commercial (rental) use.

Copyright © SRAM LLC • 2010

ZIPP
SPEED WEAPONRY™

LAUFRÄDER

BEDIENUNGSANLEITUNG

Diese Gebrauchsanleitung enthält wichtige Informationen zur sicheren Bedienung und Wartung Ihrer Laufräder. Wir empfehlen weiterhin dringend, unsere Hinweise zu lesen, um maximalen Fahrspaß und eine störungsfreie Funktion der Komponenten zu gewährleisten.

WICHTIGE SICHERHEITSINFORMATIONEN

Wenn Sie mit einem unsachgemäß eingebauten Laufrad fahren, kann sich das Laufrad bewegen oder vom Fahrrad lösen. Dies kann zu Schäden am Fahrrad und/oder zu schweren oder lebensgefährlichen Verletzungen des Fahrers führen. Die Laufräder müssen ordnungsgemäß in den Rahmen eingebaut sein. Bei falscher Ausrichtung der Laufräder können die Schaltfunktion und das Fahrverhalten beeinträchtigt werden. Beachten Sie daher stets die folgenden Hinweise:

- Achten Sie darauf, dass Ihre Achse, Ausfallenden und Schnellspann-Mechanismen sauber und frei von Schmutz und Verunreinigungen sind.
- Bitten Sie Ihren Händler, Ihnen genau zu erklären, wie Sie Ihre Laufräder mit den Schnellspannern richtig befestigen.
- Bauen Sie die Laufräder ordnungsgemäß ein. Die Einstellmutter des Schnellspanners muss im angezogenen Zustand mit mindestens vier Umdrehungen auf das Gewinde geschraubt sein.
- Fahren Sie nie mit dem Fahrrad, wenn Sie sich nicht sicher sind, dass die Laufräder sachgerecht befestigt sind und sich nicht lösen können.
- Zipp-Laufräder sind **nicht** für die Verwendung an Tandems vorgesehen.
- Bei Drahtreifenfelgen darf der Reifendruck 8,6 Bar nicht übersteigen.
- Bei Schlauchreifenfelgen darf der vom Reifenhersteller angegebene maximale Reifendruck nicht überschritten werden.

Verwenden Sie geeignete Bremsbeläge für Ihre Felgen. Wenn Sie ungeeignete oder verschmutzte Bremsbeläge verwenden, kann es zu übermäßiger Hitzeentwicklung kommen. Dies kann zu vorzeitigem Verschleiß und/oder Versagen der Komponenten führen, sodass die Gefahr von schweren und/ oder tödlichen Verletzungen besteht.

- Verwenden Sie keine Bremsbeläge für Keramikfelgen mit Felgen ohne Keramikbeschichtung.
- Verwenden Sie nur die mit Ihren Laufrädern gelieferten oder von Zipp zugelassenen Bremsbeläge. Eine Liste der von Zipp zugelassenen Bremsbeläge finden Sie unter www.zipp.com. Verwenden Sie keine anderen Bremsbeläge. Nicht zugelassene Bremsbeläge (einschließlich von speziellen Bremsbelägen für Carbonfelgen von Drittherstellern) können zu Hitzeentwicklung führen, sodass die Felge versagen kann und die Gefahr von schweren und/ oder tödlichen Verletzungen besteht.
- Verwenden Sie keine Bremsbeläge für Carbonfelgen, die zuvor für Aluminiumfelgen verwendet wurden, da die Bremsbeläge in diesem Fall scheuernde Materialien enthalten können.

Aluminiumfelgen: Prüfen Sie die Felgenverschleißanzeigen auf beiden Seiten der Felge vor jeder Fahrt. Wenn eine Verschleißanzeige vollständig verschlissen oder nicht mehr sichtbar ist, dürfen Sie nicht mehr mit dem Fahrrad fahren. Die Verschleißanzeige gibt die Mindestdicke der Felge für den sicheren Betrieb des Laufrads an. Wenn das Laufrad mit einer geringeren als der zulässigen Felgendicke verwendet wird, kann dies zum Versagen der Felge und/oder des Laufrads führen.

Versuchen Sie nicht, Tubeless-Produkte (mit Ausnahme von Schlauchreifen) mit Drahtreifen- oder Schlauchfelgen zu verwenden.

KOMPATIBILITÄT

Zipp-Carbonfelgen für Drahtreifen und Zipp-101-Felgen eignen sich für Reifen mit einer Breite von 20 mm bis 34 mm. Alle anderen Zipp-Felgen für Drahtreifen eignen sich für Reifen mit einer Breite von 19 mm bis 25 mm.

Zipp-Laufräder sind mit SRAM-, Shimano®- und Campagnolo®-Kassetten kompatibel.

Die Verwendung von eingefärbten Standardbremsbelägen kann zu Verfärbungen der Bremsfläche der Felge führen, die von der Garantie nicht gedeckt sind.

VORBEREITUNG DER TEILE

Ihre Carbonlaufräder werden mit Ventilverlängerungen für die jeweilige Felgenhöhe geliefert:

- 33 mm für 202- und 303-Laufräder
- 48 mm für 404-Laufräder
- 72 mm für 808-Laufräder
- 98 mm für 1080-Laufräder

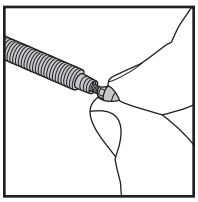
VENTILVERLÄNGERUNGEN ANBRINGEN

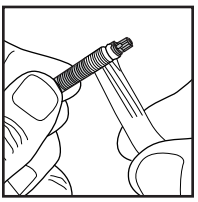
Bitte beachten: Montieren Sie die Ventilverlängerungen, **bevor** Sie die Reifen aufziehen.

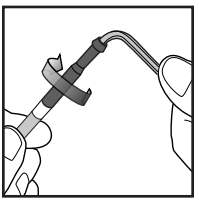
1. Nehmen Sie die Kappe und den Metall-Sicherungsring des Rennradventils ab. Schrauben Sie die Sicherungsmutter vollständig ab.
2. Wickeln Sie ein wenig PTFE-Band im Uhrzeigersinn um das Ende des Ventils, sodass es sowohl das schmale Ende mit dem Ventilkappengewinde als auch den breiteren Ventilkörper abdeckt. Stellen Sie sicher, dass das Klebeband nicht die Öffnung am Ende des Ventils verdeckt.

   Bitte beachten: PFTE-Band ist in verschiedenen Dicken erhältlich. Wenn Sie dünneres Band verwenden, müssen Sie es möglicherweise mehrmals um das Ventil wickeln, um die Dichtheit des Ventils zu gewährleisten.
3. Stecken Sie einen 3-mm-Inbusschlüssel in das Ende der Ventilverlängerung, und schrauben Sie sie fest auf das Ventil.

   Bitte beachten: Das PFTE-Band muss ersetzt werden, wenn Sie die Ventilverlängerung abnehmen.


1


2


3

Copyright © SRAM LLC • 2010

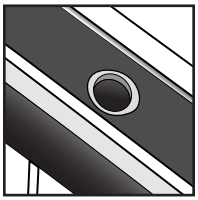
MONTAGE VON DRAHTREIFEN

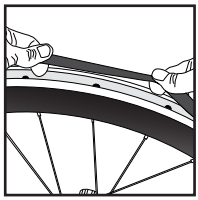
FELGENBAND EINSETZEN

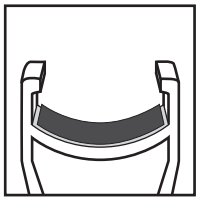
Bitte beachten: Sie müssen ein dünnes Felgenband aus Kunststoff oder Gewebe verwenden. Es wird empfohlen, Zipp-Felgenband zu verwenden, da dieses speziell für Zipp-Felgen entwickelt wurde. Verwenden Sie keine Velox©-Felgenbänder oder ähnlich dicke Gewebebänder. Verwenden Sie für **Carbon-Drahtreifenfelgen** ausschließlich 18-mm-Felgenband von SRAM oder Zipp. Wenn für Carbon-Drahtreifenfelgen Felgenband mit einer Breite von weniger als 18 mm verwendet wird, kann das Felgenband sich verschieben, sodass der Schlauch beschädigt werden kann.

1. Platzieren Sie die Ventilöffnung im Felgenband über der Ventilbohrung in der Felge.
2. Ziehen Sie das Felgenband auf die Felge auf. Stellen Sie sicher, dass das Felgenband sich entlang des gesamten Felgenbetts in der Mitte der Felge befindet.

   Wichtig: Vergewissern Sie sich, dass das Felgenband alle Speichenlöcher bedeckt. Prüfen Sie, ob die Ventilöffnung im Felgenband sich noch über der Ventilbohrung in der Felge befindet.

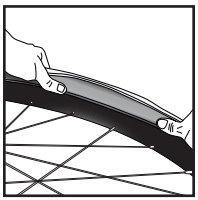

1

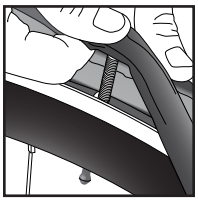

2

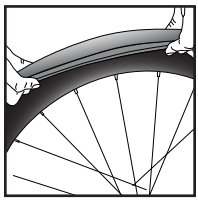


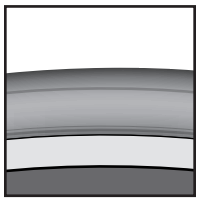
REIFEN MONTIEREN

3. Ziehen Sie einen Reifenwulst per Hand auf die Felge auf. Wenn der Reifenwulst sich nicht von Hand aufziehen lässt, verwenden Sie einen Reifenheber aus Kunststoff.
   Bitte beachten: Stellen Sie sicher, dass die Reifen entsprechend den Laufrichtungspfeilen auf den Felgenwänden ausgerichtet sind. Nicht alle Reifen sind mit Laufrichtungspfeilen versehen. Ziehen Sie den Reifen so auf, dass sich das Herstellerlogo in der Nähe der Ventilbohrung befindet. Dadurch können Sie bei Reifenpannen schneller die Ursache bestimmen.
4. Pumpen Sie den Schlauch ein wenig auf, sodass er in Form bleibt. Führen Sie das Schlauchventil senkrecht zur Felge in die Ventilbohrung in der Felge ein. Platzieren Sie den Rest des Schlauchs zwischen Reifen und Felge. Achten Sie darauf, dass der Schlauch nicht verdreht oder eingeklemmt ist.
5. Ziehen Sie den zweiten Reifenwulst per Hand auf die Felge auf. Wenn der Reifenwulst sich nicht von Hand aufziehen lässt, verwenden Sie einen Reifenheber, um den Reifen vollständig aufzuziehen. Achten Sie darauf, den Schlauch nicht zwischen Reifen und Felge einzuklemmen.
6. Pumpen Sie den Schlauch ein wenig auf. Überprüfen Sie den ordnungsgemäßen Sitz des Reifens auf beiden Seiten der Felge. Vergewissern Sie sich, dass der Schlauch nicht aus dem Reifen ragt. Montieren Sie den Reifen falls erforderlich noch einmal.
7. Pumpen Sie den Reifen vollständig auf. Beim Drehen des Reifens sollte keine Höhen- oder Seitenunwucht sichtbar sein.


3


4


5


6

MONTAGE VON SCHLAUCHREIFEN

Zur Montage eines Schlauchreifens auf ein Laufrad muss ein Schlauchreifen auf eine spezifische Felge geklebt werden. Um einen Schlauchreifen auf eine Schlauchfelge zu kleben, benötigen Sie Folgendes:

- Schlauchreifenkleber (**Keinen** 3M™ Fast Tack-Kleber verwenden. Dieser Kleber schädigt die Reifen.)
- Isopropyl-Alkohol oder Azeton
- Gummihandschuhe
- Auftragbürste

FELGE VORBEREITEN

1. Carbonfelgen können mit Isopropyl-Alkohol oder Azeton sicher gereinigt werden. Reinigen Sie das Felgenbett mit Isopropyl-Alkohol oder Azeton. Wenn sich auf der Felge alter, eingetrockneter Kleber befindet, entfernen Sie jeglichen alten Kleber und reinigen Sie die Felge mit Isopropyl-Alkohol oder Azeton, bevor Sie mit dem nächsten Schritt fortfahren.

   Wichtig: Verwenden Sie kein Lösungsmittel auf der Felge, das Expoxidharz angreifen könnte.

   Bitte beachten: Zur Montage des Reifens auf der Felge wird möglicherweise ein spezielles Felgenband für Schlauchreifen benötigt. Befolgen Sie bei der Montage die Anweisungen des Felgenbandherstellers.

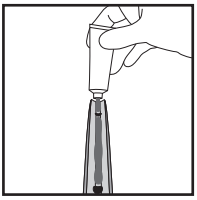
ERSTE SCHICHT KLEBER AUF DIE FELGE UND DEN REIFEN AUFTRAGEN

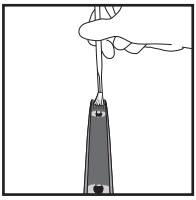
Felge

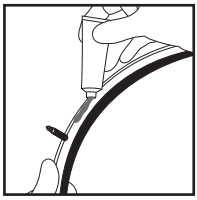
2. Ziehen Sie Gummihandschuhe an und tragen Sie entlang der ganzen Felgenoberfläche eine dünne Schicht Kleber auf die Mitte des Felgenbetts auf. Lassen Sie dabei die Speichenlöcher aus.
3. Verwenden Sie einen behandschuhten Finger oder eine Auftragbürste, um den Kleber in einer dünnen, gleichmäßigen Schicht von der Mitte des Felgenbettes zu den Rändern der Felge hin zu verstreichen. Stellen Sie sicher, dass der Kleber gleichmäßig auf der Felge verteilt ist. Schmieren Sie keinen Kleber in die Speichenlöcher. Legen Sie die Felge beiseite, bis die erste Schicht Kleber vollständig getrocknet ist. Dies kann einige Stunden dauern.

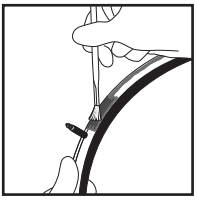
Reifen

4. Pumpen Sie den Reifen auf, bis sich das Klebeband nach oben dreht.
5. Tragen Sie mit Gummihandschuhen entlang des ganzen Reifens eine dünne Schicht Kleber auf die Mitte des Reifenklebebands auf.
6. Verwenden Sie einen behandschuhten Finger oder eine Auftragbürste, um den Kleber in einer dünnen, gleichmäßigen Schicht von der Mitte des Reifenklebebandes zu den Rändern des Klebebandes hin zu verstreichen. Stellen Sie sicher, dass der Kleber entlang des ganzen Reifens gleichmäßig auf dem Klebeband verteilt ist. Legen Sie den Reifen beiseite, bis die erste Schicht Kleber vollständig getrocknet ist. Dies kann einige Stunden dauern.


2


3


5


6

Copyright © SRAM LLC • 2010

ZWEITE SCHICHT KLEBER AUF DIE FELGE UND DEN REIFEN AUFTRAGEN

7. Tragen Sie mit demselben Verfahren wie oben beschrieben gleichmäßig eine zweite, dünne Schicht Kleber auf Reifen und Felge auf. Legen Sie die Felge und den Reifen getrennt beiseite und lassen Sie die zweite Schicht Kleber trocknen, bis sie nur noch leicht klebrig ist. Dies kann mehrere Stunden dauern.

ABSCHLIESSENDEN SCHICHT KLEBER AUF DIE FELGE UND REIFEN AUFTRAGEN

8. Tragen Sie mit demselben Verfahren wie oben beschrieben gleichmäßig eine letzte, dünne Schicht Kleber auf Reifen und Felge auf. Lassen Sie den Kleber auf der Felge und dem Reifen 15 Minuten trocknen.

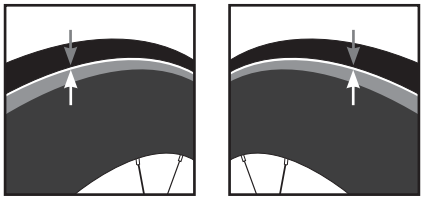
REIFEN AUF DER FELGE MONTIEREN

Wichtig: Verwenden Sie keine Werkzeuge, um Schlauchreifen auf Carbonfelgen zu montieren, da dies die Felgen beschädigen kann.

9. Drehen Sie die Seite des Reifens mit dem Ventilschaft nach innen und führen Sie den Ventilschaft durch die Ventilbohrung in der Felge.
10. Drücken Sie den Reifen im Schaftbereich fest auf die Felge, bevor Sie den Rest des Reifens auseinanderziehen und über die Felge rollen. Achten Sie beim Aufrollen des Reifens auf die Felge darauf, die bereits aufgeklebten Teile des Reifens fest anzudrücken.

REIFEN AUF DER FELGE ZENTRIEREN

11. Prüfen Sie nach der Montage des Reifens, dass er sich mittig auf der Felge befindet; an beiden Seiten der Felge sollte ein gleich breites Stück Felgenband zu sehen sein.
12. Pumpen Sie den Reifen auf 3,4 Bar auf und drehen Sie dann das Rad von Hand. Stellen Sie sicher, dass das Reifenprofil sich beim Drehen des Rades nicht vor und zurück zu bewegen scheint. Diese Bewegung weist darauf hin, dass der Reifen nicht mittig sitzt. Wenn der Reifen nicht mittig sitzt, lassen Sie die Luft ab und drücken oder drehen Sie ihn nach Bedarf in Position.
13. Pumpen Sie den Reifen auf und prüfen Sie, dass er mittig auf der Felge sitzt. Wiederholen Sie diesen Prozess, bis der Reifen in aufgepumptem Zustand mittig auf der Felge sitzt.
14. Wenn der Reifen zentriert ist, pumpen Sie ihn auf den maximal zulässigen Luftdruck auf (ohne jedoch 8,6 Bar zu überschreiten). Lassen Sie das Laufrad sich über Nacht setzen, damit sich der Kleber mit der Felge verbinden kann.



11

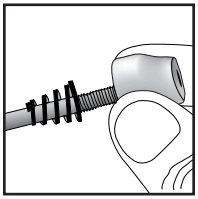
REINIGUNG UND WARTUNG

15. Entfernen Sie sorgfältig mit Isopropyl-Alkohol oder Azeton jeglichen überschüssigen Kleber von den Seitenwänden der Felge. Achten Sie darauf, dass kein Lösungsmittel in Kontakt mit der Verbindung zwischen Reifen und Felge gerät. Prüfen Sie vor jeder Fahrt die Verbindung zwischen Reifen und Felge und den Reifendruck. Entfernen Sie den Reifen mindestens einmal pro Saison, und kleben Sie ihn wieder auf.

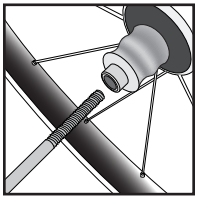
EINBAU DES LAUFRADS

SCHNELLSPANNER MONTIEREN UND EINBAUEN

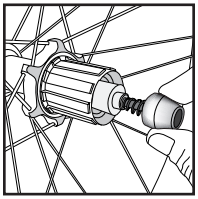
1. Lösen Sie die Einstellmutter des Schnellspanners und entfernen Sie die konische Feder an der Einstellmutter.
2. Schieben Sie die Schnellspannerachse von der Nicht-Antriebsseite durch die Nabenachse. Setzen Sie die konische Feder mit dem schmalen Ende in Richtung der Nabenachse wieder ein, und drehen Sie die Einstellmutter auf der Schnellspannerachse einige Umdrehungen fest.



1



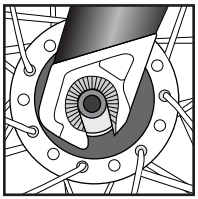
2



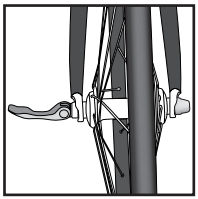
Vorderrad

3. Stellen Sie sicher, dass sich der Schnellspannhebel in der offenen Position befindet. Vergewissern Sie sich, dass der Bremsen-Schnellspanner geöffnet ist.
4. Setzen Sie das Vorderrad in die Ausfallenden ein, wobei sich der Schnellspannhebel auf der Nicht-Antriebsseite des Fahrrads befinden muss. **Prüfen Sie, dass die Nabenachse vollständig in den Ausfallenden sitzt und nicht an den Achssicherungen (falls vorhanden) klemmt.**

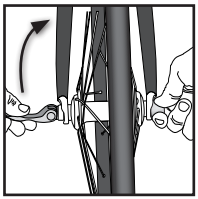
   Bitte beachten: Wenn Ihr Vorderreifen mit Laufrichtungspfeilen versehen ist, beachten Sie die Laufrichtung und bauen Sie den Schnellspanner so ein, dass der Schnellspannhebel sich auf der Nicht-Antriebsseite des Fahrrads befindet und der Reifen sich in die richtige Richtung dreht.
5. Schließen Sie den Schnellspannhebel halb, sodass er sich parallel zur Nabenachse befindet.
6. Ziehen Sie die Einstellmutter des Schnellspanners fest, sodass Sie das Ausfallende berührt. Wenn Sie die Ausfallenden schließen, sollten Sie Spannung fühlen, wenn der Schnellspannhebel sich in der horizontalen Position (90 Grad zur Gabel) befindet. Der Schnellspannhebel muss sich jedoch vollständig schließen lassen (90 Grad zur Nabenachse). Der Schnellspannhebel sollte auf Ihrer Handfläche einen deutlichen Abdruck hinterlassen. Wenn der Schnellspannhebel auf Ihrer Handfläche keinen deutlichen Abdruck hinterlässt, ist er nicht ausreichend gespannt. Erhöhen Sie die Spannung folgendermaßen: Öffnen Sie den Schnellspannhebel, und drehen Sie die Einstellmutter des Schnellspanners langsam fest, bis die richtige Spannung erreicht ist. In geschlossener Position muss der Schnellspannhebel sich direkt hinter dem Gabelbein auf der Nicht-Antriebsseite befinden. Richten Sie den Hebel falls erforderlich neu aus.



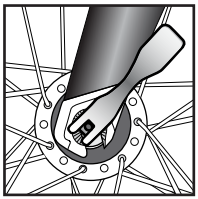
4



5



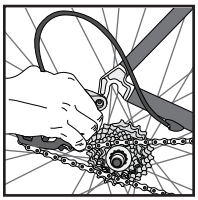
6



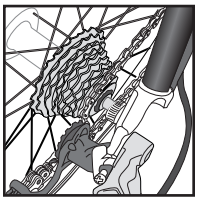
Copyright © SRAM LLC • 2010

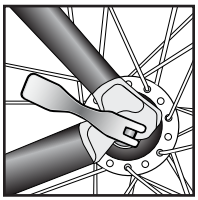
Hinterrad

7. Stellen Sie sicher, dass sich der Schnellspannhebel in der offenen Position befindet. Vergewissern Sie sich, dass der Bremsen-Schnellspanner geöffnet ist.
8. Schalten Sie das Schaltwerk und die Kette in den höchsten (kleinsten) Gang.
9. Ziehen Sie das Schaltwerk nach hinten und gleichzeitig nach unten, um die Kette zu öffnen und die Kassette zwischen dem oberen und unteren Teil der Kette einzusetzen, sodass sie den kleinsten Zahnkranz umschließt.
10. **Prüfen Sie, dass die Nabenachse vollständig in den Ausfallenden sitzt.**
11. Schließen Sie den Schnellspannhebel halb, sodass er sich parallel zur Nabenachse befindet.
12. Ziehen Sie die Einstellmutter des Schnellspanners fest, sodass Sie das Ausfallende berührt. Wenn Sie die Ausfallenden schließen, sollten Sie Spannung fühlen, wenn der Schnellspannhebel sich in der horizontalen Position (parallel zum Boden) befindet. Der Schnellspannhebel muss sich jedoch vollständig schließen lassen (90 Grad zur Nabenachse). Der Schnellspannhebel sollte auf Ihrer Handfläche einen deutlichen Abdruck hinterlassen. Wenn der Schnellspannhebel auf Ihrer Handfläche keinen deutlichen Abdruck hinterlässt, ist er nicht ausreichend gespannt. Erhöhen Sie die Spannung folgendermaßen: Öffnen Sie den Schnellspannhebel, und drehen Sie die Einstellmutter des Schnellspanners langsam fest, bis die richtige Spannung erreicht ist. In geschlossener Position sollte der Schnellspannhebel sich zwischen dem Sattelrohr und der Kettenstrebe befinden. Richten Sie den Hebel falls erforderlich neu aus.



9





12

ABSCHLIESSENDE PRÜFUNG

13. Schließen Sie den Schnellspanner der Vorderbremse. Überprüfen Sie den mittigen Sitz des Vorderrads in der Gabel. Das Laufrad muss sich mittig zwischen den Gabelbeinen befinden. Wenn das Laufrad sich nicht mittig zwischen den Gabelbeinen befindet, öffnen Sie den Schnellspanner, stellen Sie sicher, dass die Achse vollständig in den Ausfallenden der Gabel sitzt, und schließen Sie den Schnellspanner (siehe Schritt 6). Überprüfen Sie die Ausrichtung und den mittigen Sitz der Bremsbeläge, indem Sie den Bremshebel ziehen und lösen. Wenn die Bremsbeläge nicht mittig sitzen, lesen Sie in der Anleitung des Bremsenherstellers nach. Wenn sich das Laufrad nicht korrekt in der Gabel zentrieren lässt, wenden Sie sich an Ihren SRAM-Händler oder einen Fahrradmechaniker.
14. Schließen Sie den Schnellspanner der Hinterbremse. Überprüfen Sie den mittigen Sitz des Laufrads zwischen den Kettenstreben und relativ zum Sattelrohr. Wenn das Laufrad sich nicht mittig zwischen den Kettenstreben bzw. relativ zum Sattelrohr befindet, öffnen Sie den Schnellspanner, stellen Sie sicher, dass die Achse vollständig in den Ausfallenden sitzt, und schließen Sie den Schnellspanner (siehe Schritt 12). Wenn die Bremsbeläge nicht mittig sitzen, lesen Sie in der Anleitung des Bremsenherstellers nach. Wenn sich das Laufrad auch nach weiteren Versuchen nicht korrekt im Rahmen zentrieren lässt, wenden Sie sich an Ihren SRAM-Händler oder einen Fahrradmechaniker.

PFLEGE UND REINIGUNG

Reinigen Sie Ihre Felgen mit Wasser und Seife. Wenn Sie Lösungsmittel verwenden, um den Kleber von Schlauchfelgen zu entfernen, achten Sie darauf, dass kein Lösungsmittel auf die Aufkleber gerät, da diese dadurch beschädigt werden könnten.

GARANTIE DER SRAM LLC

GARANTIEUMFANG

SRAM garantiert vom Erstkaufdatum an für zwei Jahre, dass das Produkt frei von Mängeln in Material oder Verarbeitung ist. Diese Gewährleistung kann nur vom Erstkäufer in Anspruch genommen werden und ist nicht übertragbar. Ansprüche aus dieser Gewährleistung sind über den Händler, bei dem das Fahrrad oder die SRAM-Komponente erworben wurde, geltend zu machen. Der Kaufbeleg muss im Original vorgelegt werden.

LOKALE GESETZGEBUNG

Diese Gewährleistung räumt Ihnen spezifische Rechte ein. Je nach Bundesland (USA), Provinz (Kanada) oder Ihrem Wohnland verfügen Sie möglicherweise über weitere Rechte.

Die Gewährleistung ist in dem Maße, in dem sie von der lokalen Gesetzgebung abweicht, in Übereinstimmung mit der geltenden Gesetzgebung zu bringen. Der jeweiligen lokalen Gesetzgebung unterliegen möglicherweise Ausschlüsse und Einschränkungen aus dieser Gewährleistung. Für bestimmte Bundesstaaten der USA sowie einige Länder außerhalb der USA (einschließlich von Kanadischen Provinzen) gilt beispielsweise Folgendes:

a. Die Ausschlüsse und Einschränkungen in dieser Gewährleistung dürfen die gesetzlich festgelegten Rechte des Verbrauchers nicht beeinträchtigen (z.B. Großbritannien).

b. Andernfalls sind derartige Ausschlüsse und Einschränkungen unwirksam.

HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG

Im nach der örtlichen Gesetzgebung zulässigen Maße und mit Ausnahme der in der vorliegenden Gewährleistung ausdrücklich dargelegten Verpflichtungen schließen SRAM bzw. seine Lieferanten jegliche Haftung für direkte, indirekte, spezielle, zufällige oder Folgeschäden aus.

GEWÄHRLEISTUNGSAUSSCHLUSS

Die Garantie gilt nicht für Produkte, die nicht fachgerecht bzw. nicht gemäß den Montageanleitungen von SRAM montiert und/oder eingestellt wurden. Die SRAM-Montageanleitungen finden Sie im Internet unter www.sram.com, www.rockshox.com, www.avidbike.com, www.truvativ.com, oder www.zipp.com.

Diese Garantie gilt nicht bei Schäden am Produkt infolge von Unfällen, Stürzen oder missbräuchlicher Nutzung, Nichtbeachtung der Herstellerangaben oder sonstiger Umstände, unter denen das Produkt nicht bestimmungsgemäßen Belastungen oder Kräften ausgesetzt wurde.

Bei Veränderungen am Produkt erlischt der Gewährleistungsanspruch.

Der Gewährleistungsanspruch erlischt ebenfalls, wenn die Seriennummer bzw. der Herstellungscode verändert, unkenntlich gemacht oder entfernt wurde.

Normaler Verschleiß und Abnutzung sind von der Gewährleistung ausgeschlossen. Zum normalen Verschleiß von Komponenten kann es infolge des sachgemäßen Gebrauchs, der Nichteinhaltung von Empfehlungen von SRAM und/oder von Fahren unter anderen als den empfohlenen Bedingungen kommen.

Beispiele für Verschleißteile:

- Staubdichtungen
- Buchsen
- Luftschließende O-Ringe
- Gleitringe
- Bewegliche Teile aus Gummi
- Schaumgummiringe
- Federelemente und -Hauptlager am Hinterbau
- Obere Rohre (Tauchrohre)
- Überdrehte Gewinde/Schrauben (Aluminium, Titan, Magnesium oder Stahl)
- Bremsmäntel
- Bremsbeläge
- Ketten
- Kettenräder
- Kassetten
- Schalt- und Bremszüge (Innen- und Außenzüge)
- Lenkergriffe
- Schaltgriffe
- Spannrollen
- Bremsscheiben
- Bremsflächen der Felgen
- Federanschlagdämpfer
- Lager
- Lagerlaufflächen
- Sperrklinken
- Antriebszahnräder
- Speichen
- Freilaufnaben
- Aerolenker-Polster
- Korrosion
- Werkzeug

Schäden, die von Fremdbauteilen verursacht werden, sind von der Gewährleistung ausgeschlossen.

Schäden infolge der Verwendung von Teilen, die nicht kompatibel oder geeignet sind bzw. nicht von SRAM für die Verwendung mit SRAM-Komponenten autorisiert wurden, sind von der Gewährleistung ausgeschlossen.

Diese Garantie deckt keine Schäden, die infolge gewerblicher Nutzung (Vermietung) entstehen.

Copyright © SRAM LLC • 2010

ZIPP
SPEED WEAPONRY™

MANUAL DEL USARIO DE

RUEDAS

Este manual contiene información importante para utilizar y mantener las ruedas de forma segura. Para garantizar el correcto funcionamiento de sus ruedas Zipp, le recomendamos encarecidamente que siga nuestras recomendaciones, lo que contribuirá a que disfrute sin problemas de la experiencia de montar en bicicleta.

INFORMACIÓN IMPORTANTE PARA LA SEGURIDAD DE LOS CONSUMIDORES

Si se utiliza la bicicleta con una rueda mal instalada, ésta podría moverse o soltarse de la bicicleta y ocasionar daños en la misma y lesiones graves e incluso mortales al ciclista. Las ruedas deben montarse correctamente en el cuadro de la bicicleta. Una mala alineación puede derivar en problemas con el cambio de marchas y el manejo de la bicicleta. Por ello, resulta imprescindible:

- Asegurarse de que el eje, las punteras y el mecanismo de desmontaje rápido están limpios y sin rastro de suciedad o residuos.
- Consulte a su distribuidor para que le indique cómo sujetar bien las ruedas con el sistema de desmontaje rápido.
- Instale las ruedas siguiendo el método adecuado. Asegúrese de que estén roscadas cuatro o más vueltas en el tornillo de ajuste del mecanismo de desmontaje rápido cuando éste se encuentre cerrado.
- No utilice en ningún caso la bicicleta a menos de que tenga la certeza de que las ruedas están bien instaladas y sujetas.
- Las ruedas Zipp **no** están diseñadas para utilizarse en bicicletas tándem.
- Si utiliza neumáticos con cámara, no supere una presión de inflado de 8,6 bares.
- Si utiliza neumáticos tubulares, no supere la presion de inflado máxima indicada por el fabricante del neumático.

Utilice siempre las pastillas de freno más adecuadas para su tipo de llanta concreto. Utilizar pastillas de freno sucias o inadecuadas provocará temperaturas excesivamente elevadas al frenar, lo que puede ocasionar un desgaste prematuro de la llanta, o incluso llegar a averiarla, con consecuencias graves o incluso mortales para el ciclista.

- No utilice pastillas para llantas de cerámica en llantas que no tengan revestimiento cerámico.
- Utilice exclusivamente las pastillas que vienen incluidas con las ruedas, o bien pastillas homologadas por Zipp. Puede encontrar una lista de las pastillas homologadas por Zipp en la dirección www.zipp.com. No utilice ningún otro tipo de pastillas. La utilización de pastillas no homologadas, incluidas las pastillas para llantas de carbono de marcas distintas de Zipp, puede provocar un recalentamiento excesivo de la llanta e incluso llegar a averiarla, lo cual puede ocasionar lesiones graves o incluso mortales.
- No reutilice sobre llantas de carbono ninguna pastilla de freno que haya sido utilizada anteriormente sobre llantas de aluminio, ya que podría haber quedado material abrasivo incrustado en la pastilla.

Llantas de aluminio: Cada vez que vaya a montar, compruebe los indicadores de desgaste de la llanta situados a ambos lados de la llanta. Si alguno de estos indicadores está completamente desgastado o ha desaparecido, deje de utilizar la rueda inmediatamente. El indicador de desgaste indica el espesor mínimo que debe tener la llanta para poder utilizar la rueda en condiciones de seguridad. Montar en bicicleta con una llanta de espesor inferior al mínimo permitido puede provocar un fallo estructural de la llanta y/o de la rueda.

No intente utilizar productos sin cámara (excepto neumáticos tubulares) con llantas tubulares o para neumáticos con cámara.

COMPATIBILIDAD

Las llantas Zipp de carbono para neumáticos con cámara y las de tipo 101 son compatibles con neumáticos de entre 20 mm y 34 mm de ancho. Todas las demás llantas Zipp para neumáticos con cámara son compatibles con neumáticos de entre 19 y 25 mm de anchura.

Las ruedas Zipp son compatibles con casetes SRAM, Shimano® y Campagnolo®.

Utilizar pastillas de freno coloreadas de serie puede provocar la decoloración de la superficie de frenado de la llanta, lo que no queda cubierto por la garantía.

PREPARACIÓN DE LAS PIEZAS

Las ruedas de carbono se suministran con extensiones de válvula correspondientes a la profundidad de la llanta.

- 33 mm para ruedas de tipo 202 y 303
- 48 mm para ruedas de tipo 404
- 72 mm para ruedas de tipo 808
- 98 mm para ruedas de tipo 1080

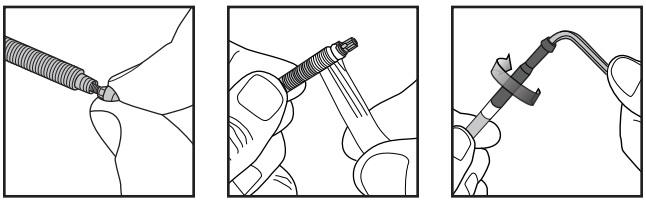
INSTALE LAS EXTENSIONES DE VÁLVULA

Nota: Instale las extensiones de válvula **antes** de montar el neumático.

1. Quite el capuchón de plástico y el anillo de fijación metálico Presta. Desenrosque del todo el tornillo de sujeción de la válvula.
2. Empezando por el extremo, envuelva la válvula con cinta de fontanero (de PTFE) en sentido horario hasta que la cinta llegue a cubrir tanto las roscas de la parte más estrecha del capuchón de válvula como la parte más ancha del cuerpo de la válvula. Asegúrese de que la cinta no pase sobre la abertura de aire del extremo de la válvula.

   Nota: Hay cintas de fontanero de distintos grosores. Si utiliza el más delgado, puede que necesite más de una capa para sellar correctamente la válvula.
3. Con una llave hexagonal de 3 mm insertada en la extensión de válvula, enrosque la extensión de válvula en el extremo de la válvula y apriete.

   Nota: Deberá cambiar la cinta de fontanero cada vez que quite la extensión de válvula.



Copyright © SRAM LLC • 2010

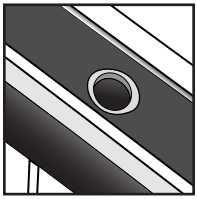
MONTAJES DE NEUMÁTICOS CON CÁMARA

COLOCACIÓN DE LA CINTA DE LLANTA

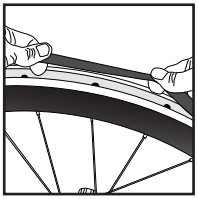
Nota: Para obtener un buen rendimiento debe utilizar una tira delgada de plástico o tela para llantas. Le recomendamos que utilice cinta de llanta Zipp, ya que está diseñada expresamente para trabajar con este tipo de llantas. No utilice Velox© ni ninguna cinta o tela para llantas de grosor similar. Para **llantas de carbono para neumáticos con cámara,** utilice únicamente cinta de llantas SRAM o Zipp de 18 mm. La cinta de llantas de menos de 18 mm, si se utiliza en llantas de carbono para neumáticos con cámara, puede moverse y averiar el tubo de la cámara.

1. Alinee el orificio para la válvula situado en la tira de llanta con el orificio para la válvula existente en la llanta de la rueda.
2. Estire la tira de llanta alrededor de la llanta. Asegúrese de que la tira de llanta quede centrada en su sitio en todo su recorrido por la llanta.

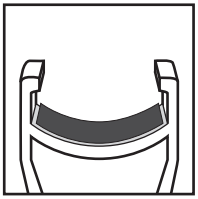
   Importante: Asegúrese de que la tira de llanta cubra todos los orificios por donde entran los radios. Compruebe de nuevo que el orificio para la válvula situado en la tira de llanta siga estando alineado con el orificio para la válvula existente en la propia llanta.



1

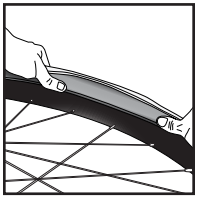


2

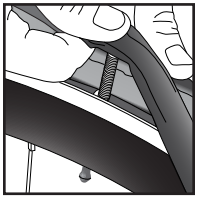


INSTALACIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

3. Monte un talón de neumático en la llanta, utilizando las manos. Si el talón de neumático no queda bien asentado, utilice para ello un desmontador de plástico para neumáticos.
   Nota: Compruebe las flechas de dirección situadas en los laterales del neumático que indican la rotación de la rueda. No todos los neumáticos llevan estas flechas. Instale el neumático con el logotipo del fabricante situado cerca del orificio de válvula de la llanta. De este modo podrá localizar fácilmente la causa de un pinchazo.
4. Infle el tubo lo justo para que adquiera su forma natural. Instale la válvula del tubo en el orificio para la válvula existente en la llanta, de modo que quede perpendicular a la llanta. Instale el resto del tubo entre el neumático y la llanta asegurándose de que el tubo no quede retorcido ni fruncido.
5. Instale el segundo talón con las manos. Si el talón de neumático no queda bien asentado, termine de montarlo con un desmontador de plástico para neumáticos. Tenga cuidado de que el tubo interno no quede pellizcado contra la llanta.
6. Infle el neumático a una presión baja. Inspeccione ambos lados de la llanta para comprobar la colocación adecuada del neumático y detectar cualquier indicio de que el tubo interior se esté despegando. Si es necesario, vuelva a instalarlo.
7. Infle el neumático a la presión recomendada. El neumático no debe presentar ningún movimiento de lado a lado ni dar saltos al girar.

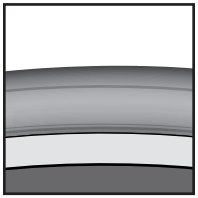


3



4

5



6

MONTAJE DE NEUMÁTICOS TUBULARES

El proceso de montaje de un neumático tubular en una rueda consiste en pegar un neumático tubular a una llanta específica para este tipo de neumáticos. Para pegar un neumático tubular a este tipo de llanta, necesitará lo siguiente:

- Pegamento para tubulares (**No** utilice pegamento 3M™ Fast Tack. Daña los neumáticos.)
- Acetona o alcohol isopropílico
- Guantes de nitrilo
- Cepillo aplicador

PREPARE LA LLANTA

1. Las llantas de carbono pueden limpiarse con seguridad con acetona o alcohol isopropílico. Limpie el área donde va asentado el neumático con acetona o alcohol isopropílico. Si la llanta tiene restos de pegamento seco, quítelos y limpie la llanta con acetona o alcohol isopropílico antes de continuar con el paso siguiente.

   Importante: No utilice en la llanta ningún disolvente que pueda dañar la resina epoxy.

   Nota: Para fijar el neumático a la llanta, puede utilizar cinta específica para neumáticos tubulares. Siga las instrucciones del fabricante de la cinta para instalarla correctamente.

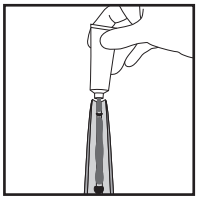
APLIQUE LA PRIMERA CAPA DE PEGAMENTO A LA LLANTA Y AL NEUMÁTICO

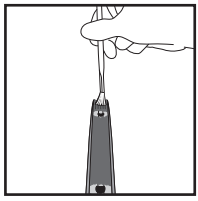
Llanta

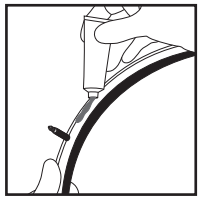
2. Con unos guantes de nitrilo puestos, aplique una delgada línea de pegamento por el centro del área donde se asienta el neumático, recorriendo toda la circunferencia de la llanta, excepto en los orificios por donde entran los radios.
3. Utilizando su dedo enguantado o un cepillo aplicador, extienda el pegamento formando una capa fina y uniforme desde el centro del área donde se asienta el neumático hasta cada uno de los bordes de la llanta. Asegúrese de que el pegamento quede esparcido uniformemente por toda la circunferencia de la llanta. Procure no dejar pegamento en los orificios para los radios. Ponga a un lado la llanta y espere a que se seque del todo la primera capa de pegamento. Puede tardar un par de horas.

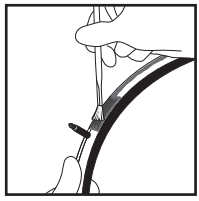
Neumático

4. Infle el neumático hasta que se dé la vuelta, con la cinta base apuntando hacia fuera.
5. Sin quitarse en ningún momento los guantes de nitrilo, aplique una fina línea de pegamento por el centro de la cinta base del neumático, en toda la circunferencia del neumático.
6. Utilizando su dedo enguantado o un cepillo aplicador, extienda el pegamento formando una capa fina y uniforme desde el centro de la cinta base del neumático hasta cada uno de los bordes de dicha cinta. Asegúrese de que el pegamento quede esparcido uniformemente a lo largo de la cinta base, en toda la circunferencia del neumático. Ponga a un lado el neumático y espere a que se seque del todo la primera capa de pegamento. Puede tardar un par de horas.


2


3


5


6

Copyright © SRAM LLC • 2010

APLIQUE UNA SEGUNDA CAPA DE PEGAMENTO A LA LLANTA Y AL NEUMÁTICO

7. Aplique una segunda capa de pegamento, delgada y uniforme, tanto a la llanta como al neumático, utilizando el mismo método descrito anteriormente. Ponga a un lado por separado cada llanta y cada neumático y espere a que se seque un poco el pegamento, hasta que quede ligeramente pegajoso. Puede tardar varias horas.

APLIQUE LA ÚLTIMA CAPA DE PEGAMENTO A LA LLANTA Y AL NEUMÁTICO

8. Aplique una nueva y última capa fina de pegamento tanto a la llanta como al neumático, utilizando el mismo método descrito con anterioridad. Espere unos 15 minutos a que se seque el pegamento tanto en la llanta como en el neumático.

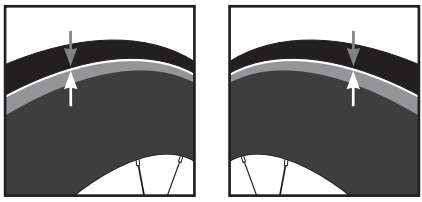
MONTE EL NEUMÁTICO EN LA LLANTA

Importante: No utilice ninguna herramienta para montar neumáticos tubulares en llantas de carbono, ya que podría dañarlas.

9. Haga rodar hacia dentro la parte del neumático donde está el vástago de la válvula e inserte éste en el orificio de la llanta por donde se introduce la válvula.
10. Presione el neumático con fuerza contra la llanta en la zona donde está el vástago de la válvula antes de estirar y hacer rodar el resto del neumático sobre la llanta. Mientras sigue haciendo rodar el neumático para insertarlo en la llanta, procure seguir haciendo una fuerte presión sobre las secciones del neumático que ya están montadas.

CENTRE EL NEUMÁTICO EN LA LLANTA

11. Una vez montado el neumático sobre la llanta, asegúrese de que quede centrado sobre ésta; debe quedar visible la misma cantidad de cinta base por los dos lados de la llanta.
12. Infle el neumático hasta 3,4 bares, y a continuación haga girar la rueda con la mano. Mientras la rueda está girando, asegúrese de que la banda de rodadura del neumático no parezca cabecear hacia delante y hacia atrás. Ese movimiento es señal de que el neumático está descentrado. Si el neumático está descentrado, desínflelo y presione sobre él o retuérzalo para colocarlo en su sitio, según sea necesario.
13. Vuelva a inflar el neumático y compruebe que quede centrado sobre la llanta. Repita este proceso hasta que el neumático quede centrado sobre la llanta cuando esté inflado.
14. Una vez centrado el neumático, ínflelo hasta su presión máxima (que no debe superar los 8,6 bares) y deje pasar una noche para que la rueda se asiente y el pegamento adhiera el neumático a la llanta.



11

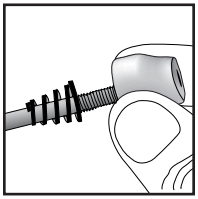
LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO

15. Limpie con cuidado con disolvente todo exceso de pegamento que pueda haber quedado adherido a la pared lateral de la llanta, utilizando acetona o alcohol isopropílico. Mantenga el disolvente alejado de la capa de pegamento que une el neumático a la llanta. Cada vez que vaya a montar, compruebe que el neumático esté bien pegado a la llanta, así como la presión del neumático. Quite el neumático y vuélvale a poner pegamento siempre que sea necesario, o al menos una vez por temporada.

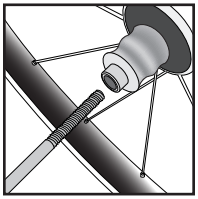
INSTALACIÓN DE LA RUEDA

MONTAJE E INSTALACIÓN DEL MECANISMO DE DESMONTAJE RÁPIDO

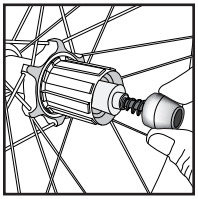
1. Desenrosque la tuerca de ajuste desde el extremo del espetón del mecanismo de desmontaje rápido y quite el muelle tensor más próximo a dicha tuerca.
2. Inserte el eje del espetón del mecanismo de desmontaje rápido por el eje del buje, desde el lado no motriz. Vuelva a poner el muelle tensor con el extremo más estrecho apuntando hacia el eje del buje y enrosque unas pocas vueltas la tuerca de ajuste sobre el espetón.



1



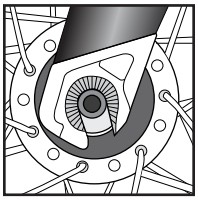
2



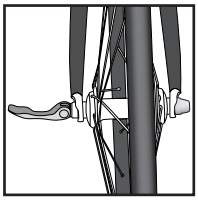
Rueda delantera

3. Compruebe que la palanca de desmontaje rápido esté en posición abierta. Compruebe que el mecanismo de desmontaje rápido del freno esté abierto.
4. Instale la rueda delantera entre las punteras con la palanca de desmontaje rápido situada en el lado no motriz de la bicicleta. **Compruebe que el eje de la rueda esté totalmente asentado en las punteras de la horquilla y sin ninguna pestaña de seguridad puesta.**

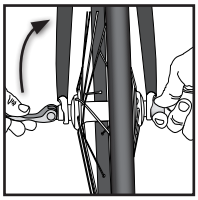
   Nota: Si el neumático delantero tiene flechas de dirección, tenga en cuenta la dirección de rotación e instálelo de modo que la palanca de desmontaje rápido quede en el lado no motriz de la bicicleta, y que el neumático gire en la dirección correcta.
5. Cierre el mecanismo de desmontaje rápido hasta la mitad, con la palanca en posición paralela al eje del buje.
6. Apriete la tuerca de sujeción del mecanismo de desmontaje rápido para que entre en contacto con la puntera. Al cerrar la palanca del mecanismo de desmontaje, debe sentirse cierta tensión cuando ésta se encuentre en posición horizontal (a 90 grados de la horquilla), pero deberá poder alcanzar la posición cerrada completa (a 90 grados del eje del buje). La palanca de desmontaje rápido debería dejarle una marca claramente visible en la mano. Si no le deja marca, significa que la tensión es insuficiente. Para aumentar la tensión, abra la palanca de desmontaje rápido y vaya apretando poco a poco la tuerca de sujeción del mecanismo de desmontaje rápido hasta notar la tensión adecuada. Al estar cerrada, la palanca del mecanismo de desmontaje rápido deberá quedar justo detrás de la horquilla del lado no motriz. Recoloque la palanca lo que sea necesario hasta lograr su orientación correcta.



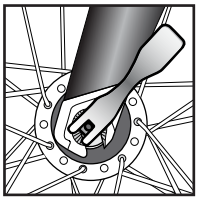
4



5



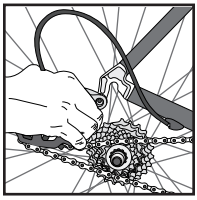
6



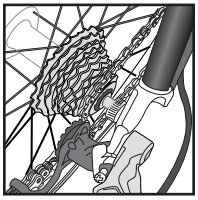
Copyright © SRAM LLC • 2010

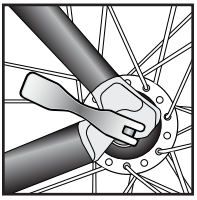
Rueda trasera

7. Compruebe que la palanca de desmontaje rápido esté en posición abierta. Compruebe que el mecanismo de desmontaje rápido del freno esté abierto.
8. Ponga el cambio y la cadena en la marcha más alta (la más pequeña).
9. Tire hacia atrás y hacia abajo del cambiador trasero para abrir la cadena e instalar el casete entre las secciones superior e inferior de la cadena, de modo que ésta engrane alrededor del piñón más pequeño.
10. **Compruebe que el eje de la rueda quede asentado completamente en las punteras de la horquilla.**
11. Cierre el mecanismo de desmontaje rápido hasta la mitad, con la palanca en posición paralela al eje del buje.
12. Apriete la tuerca de sujeción del mecanismo de desmontaje rápido para que entre en contacto con la puntera. Al cerrar la palanca del mecanismo de desmontaje, deberá notar cierta tensión cuando ésta se encuentre en posición horizontal (paralela al suelo), pero deberá ser capaz de alcanzar la posición cerrada completa (a 90 grados del eje del buje). La palanca de desmontaje rápido debería dejarle una marca claramente visible en la mano. Si no le deja marca, significa que la tensión es insuficiente. Para aumentar la tensión, abra la palanca de desmontaje rápido y vaya apretando poco a poco la tuerca de sujeción del mecanismo de desmontaje rápido hasta notar la tensión adecuada. Al estar cerrada, la palanca deberá quedar situada entre el tirante del asiento y el tirante de la cadena. Recoloque la palanca lo que sea necesario hasta lograr su orientación correcta.



9





12

INSPECCIÓN FINAL

13. Cierre el mecanismo de desmontaje rápido del freno delantero. Observe si la rueda delantera está bien centrada con respecto a la horquilla. La rueda debe quedar centrada entre las hojas de la horquilla. Si la rueda no está centrada entre las hojas de la horquilla, abra el mecanismo de desmontaje rápido, asegúrese de que el eje de la rueda esté totalmente asentado en las punteras, y cierre el mecanismo de desmontaje rápido (ver el paso 6). Inspeccione la alineación de las pastillas del freno y céntrelas abriendo y cerrando el freno con la maneta. Si las pastillas no están centradas en la rueda, consulte las instrucciones del fabricante del freno. Si la rueda no se centra correctamente en la horquilla, deberá consultar al representante de SRAM o a un mecánico profesional de bicicletas.
14. Cierre el mecanismo de desmontaje rápido del freno trasero. Observe que la rueda esté centrada entre el tirante de la cadena y el tirante del asiento. Si la rueda no está centrada entre los tirantes de la cadena y/o los del asiento, abra el mecanismo de desmontaje rápido, asegúrese de que el eje de la rueda esté totalmente asentado en las punteras, y cierre el mecanismo de desmontaje rápido (ver el paso 12). Si las pastillas no están bien centradas con respecto a la rueda, consulte las instrucciones del fabricante del freno. Si después de varios intentos no logra centrar la rueda correctamente con respecto al cuadro, conviene que acuda a su representante de SRAM o a un mecánico profesional de bicicletas.

CUIDADOS Y LIMPIEZA

Para limpiar las llantas, utilice agua y jabón. Cuando utilice disolvente para quitar el pegamento que haya quedado adherido a las llantas tubulares, procure que no caiga disolvente sobre las calcamonías, pues podría estropearlas.

GARANTÍA DE SRAM LLC

ALCANCE DE LA GARANTÍA LIMITADA

SRAM garantiza durante un período de dos años a partir de la fecha de compra original que sus productos carecen de defectos de materiales o de fabricación. Esta garantía sólo se aplica al propietario original y es intransferible. Las reclamaciones efectuadas en virtud de esta garantía deben hacerse a través del distribuidor en el que se adquirió la bicicleta o el componente de SRAM. Se requerirá prueba de compra.

LEGISLACIÓN LOCAL

Esta declaración de garantía confiere derechos legales específicos al cliente. El cliente podría también gozar de otros derechos que varían según el estado (en los Estados Unidos de América), la provincia (en Canadá), o el país en cualquier otro lugar del mundo.

Hasta donde se establezca que esta declaración de garantía contraviene las leyes locales, se considerará modificada para acatar las leyes locales. Bajo dichas leyes locales, puede que algunas de las renuncias de responsabilidad y limitaciones estipuladas en esta declaración de garantía se apliquen al cliente. Por ejemplo, algunos estados de los Estados Unidos de América, así como ciertas entidades gubernamentales fuera de los Estados Unidos (incluidas las provincias de Canadá) pueden:

a. Evitar que las renuncias y limitaciones de esta declaración de garantía limiten los derechos legales del consumidor (por ejemplo, en el Reino Unido).
b. Restringir de otro modo la capacidad de un fabricante para hacer cumplir dichas renuncias o limitaciones.

LIMITACIONES DE RESPONSABILIDAD

Hasta el punto permitido por la ley local, excepto en el caso de las obligaciones expuestas específicamente en esta declaración de garantía, en ningún caso SRAM o sus proveedores serán responsables de daños directos, indirectos, especiales, fortuitos o emergentes.

LIMITACIONES DE LA GARANTÍA

Esta garantía no se aplicará a aquellos productos que no hayan sido correctamente instalados y ajustados conforme al correspondiente manual de instalación que proporciona SRAM. Los manuales de instalación de SRAM se pueden encontrar en Internet, en www.sram.com, www.rockshox.com, www.avidbike.com, www.truvativ.com, o www.zipp.com.

Esta garantía no cubre los daños que pueda sufrir el producto como consecuencia de accidentes, impactos, utilización indebida, incumplimiento de las especificaciones del fabricante o cualquier otra circunstancia en la que el producto haya sido sometido a fuerzas o cargas para las que no ha sido diseñado.

Esta garantía no se aplicará cuando se haya modificado el producto.

Esta garantía no se aplicará cuando el número de serie o el código de producción se hayan modificado, desfigurado o eliminado intencionadamente.

Esta garantía no se aplicará en caso de desgaste y deterioro normal por el uso. Las piezas que pueden sufrir desgaste y deterioro están expuestas a sufrir daños como resultado de un uso normal, de no llevar a cabo el mantenimiento siguiendo las recomendaciones de SRAM o de un uso o instalación en condiciones o aplicaciones distintas a las recomendadas.

Ejemplos de piezas sujetas a desgaste por el uso:

- Juntas antipolvo
- Casquillos
- Juntas tóricas de estanqueidad
- Anillos de deslizamiento
- Piezas móviles de caucho
- Anillos de gomaespuma
- Tornillería de montaje del amortiguador trasero y juntas principales
- Roscas y pernos sin revestimiento (aluminio, titanio, magnesio o acero)
- Tubos superiores (montantes)
- Manguitos de frenos
- Pastillas de freno
- Cadenas
- Piñones y ruedas dentadas
- Casetes
- Cables de cambio y de freno (interiores y exteriores)
- Puños del manillar
- Manetas del cambio
- Poleas tensoras
- Rotores de frenos de disco
- Superficies de frenado de la rueda
- Almohadillas de tope
- Cojinetes
- Superficies de rodadura de los cojinetes
- Uñas
- Engranajes de transmisión
- Radios
- Bujes libres
- Almohadillas de la aerobarra
- Corrosión
- Herramientas

Esta garantía no cubrirá los daños provocados por el uso de piezas de distintos fabricantes.

Esta garantía no cubrirá los daños provocados por el uso de piezas no compatibles, adecuadas o autorizadas por SRAM para el uso con componentes de SRAM.

Esta garantía no cubrirá daños ocasionados debido al uso comercial (alquiler).

Copyright © SRAM LLC • 2010

ZIPP
SPEED WEAPONRY™

GUIDE DE L'UTILISATEUR DES

ROUES

Ce manuel contient des informations essentielles à la sécurité de l'utilisation et de la maintenance de vos roues. Pour garantir les performances de vos roues Zipp, nous insistons sur la nécessité d'observer nos recommandations qui feront de vos sorties à vélo une expérience agréable et sans problème.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ IMPORTANTES

Si vous roulez avec un vélo dont la roue n'a pas été correctement installée, celle-ci peut glisser ou se détacher, ce qui risque d'endommager la bicyclette et d'exposer le cycliste à des risques de blessures graves voire fatales. Les roues doivent être installées correctement dans le cadre du vélo. Si elles ne sont pas alignées correctement, il peut y avoir des problèmes avec les changements de vitesse et la tenue de route. Il est extrêmement important de :

- vérifier que l'axe, les pattes et les dispositifs de blocage rapide sont propres et ne sont pas obstrués par de la saleté ou des détritus ;
- demander conseil à votre revendeur afin de bien comprendre comment fixer correctement les roues avec le système de blocage rapide ;
- installer les roues en utilisant la bonne technique ; vous assurer qu'au moins quatre filets sont engagés dans l'écrou du blocage rapide lorsque celui-ci est fermé ;
- ne jamais monter jamais sur un vélo avant de vous être assuré que les roues sont installées correctement et solidement.
- Les roues Zipp **ne** sont **pas** destinées à être installées sur un tandem.
- Ne dépassez pas 8,6 bar lorsque vous gonflez les pneus sur des jantes pour pneus à talons.
- Veillez à ne pas dépasser les recommandations du fabricant de boyaux concernant la pression maximale autorisée pour les boyaux sur les jantes à boyaux.

Veillez à utiliser les patins de frein qui correspondent au type de la jante. Des patins de type incorrect, ou des patins sales, peuvent provoquer une température excessive au freinage, ce qui va accélérer l'usure de la jante et/ou provoquer leur défaillance, ce qui peut provoquer des blessures graves voir la mort.

- Ne pas utiliser des patins pour jante céramique avec des jantes qui ne sont pas de type céramique.
- Utiliser uniquement les patins fournis avec votre jeu de roues, ou des patins agréés par Zipp. Pour une liste des patins agréés par Zipp, veuillez vous référer à www.zipp.com. N'utilisez pas d'autres patins. Des patins non agréés, y compris des patins spéciaux pour jante carbone, mais non agréés par Zipp, peuvent provoquer une température excessive au freinage, ce qui peut provoquer la défaillance de la jante, ce qui peut provoquer des blessures graves voir la mort.
- Ne jamais utiliser avec une jante carbone des patins qui ont été utilisés au préalable avec des jantes aluminium : des matériaux abrasifs peuvent s'être incrustés dans les patins.

Jantes Aliminium : vérifier le ou les repère(s) d'usure de la jante situé(s) de chaque côté de la jante avant chaque sortie. Si un repère d'usure est complètement usé ou est absent, il faut immédiatement cesser d'utiliser cette roue. Le repère d'usure représente l'épaisseur minimale de la jante qui permet une utilisation en sécurité de la roue. Si vous roulez avec une roue dont la jante est d'une épaisseur inférieure au minimum permis, la jante et/ou la roue risquent de subir une défaillance structurelle.

N'essayez pas d'utiliser des équipements tubeless (mis à part les boyaux) avec des roues pour pneus à talons ou pour boyaux.

COMPATIBILITÉ

Les jantes Zipp carbone pour pneus à talons et les jantes 101 sont compatibles avec les pneus de largeur de 20 mm à 34 mm. Toutes les autres jantes Zipp pour pneus à talons sont compatibles avec les pneus de largeur de 19 à 25 mm.

Les roues Zipp sont compatibles avec les cassettes SRAM, Shimano® et Campagnolo®.

L'utilisation de patins de freins standard colorés peut provoquer une décoloration de la surface de freinage des jantes, qui n'est pas couverte par la garantie.

PRÉPARATION DES PIÈCES

Les roues carbone sont fournies avec des extensions de valves qui correspondent à la profondeur de la jante comme suit :

- 33 mm pour les roues 202, 303
- 48 mm pour les roues 404
- 72 mm pour les roues 808
- 98 mm pour les roues 1080

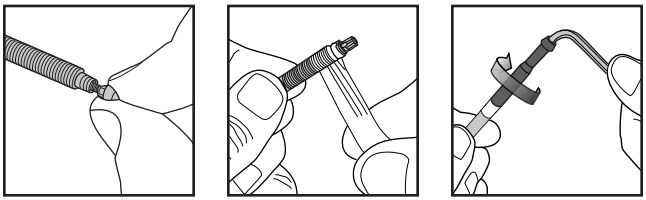
INSTALLATION DES EXTENSIONS DE VALVES

Remarque : installez les extensions de valve **avant** de monter les pneus.

1. Enlevez le bouchon de valve Presta et l'écrou métallique. Dévissez entièrement l'écrou.
2. En commençant à l'extrémité de la valve, entourez-la dans le sens des aiguilles d'une montre de ruban Téflon® (ruban d'étanchéité en PTFE utilisé en plomberie). Le ruban doit recouvrir aussi bien la partie étroite de la valve où se visse le bouchon que la partie plus large du corps de la valve. Veillez à ce que le ruban ne bouche pas l'ouverture de la valve.

   Remarque : ces rubans sont vendus en diverses épaisseurs. Si vous utilisez un ruban fin, il faudra peut-être rajouter plusieurs couches pour assurer l'étanchéité de la valve.
3. Insérez une clé Allen de 3 mm dans l'extension de valve, vissez-la sur la valve, et bloquez-la.

   Remarque : il faut remplacer le ruban Téflon® à chaque démontage de l'extension de valve.



Copyright © SRAM LLC • 2010

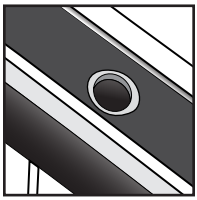
MONTAGE DE PNEUS À TALONS

INSTALLATION DU FOND DE JANTE

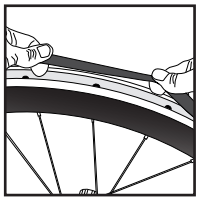
Remarque : pour assurer le bon fonctionnement, il faut utiliser un fond de jante en plastique ou en tissu peu épais. Nous vous recommandons d'utiliser un fond de jante Zipp car il a été conçu tout spécialement pour fonctionner avec les jantes Zipp. N'utilisez pas de fond de jante en tissu épais Velox© ou similaire. Pour les **jantes carbone pour pneus à talons**, utilisez uniquement un fond de jante SRAM ou Zipp de 18 mm. Un fond de jante de moins de 18 mm utilisé dans une jante carbone pour pneus à talon risque de glisser, ce qui peut provoquer une défaillance de la chambre à air.

1. Alignez le trou pour la valve du fond de jante sur le trou de valve dans la jante.
2. Positionnez le fond de jante sur la jante. Vérifiez que le fond de jante est bien centré sur tout le tour au fond de la jante.

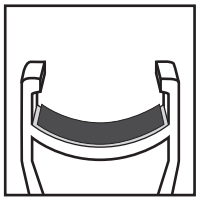
   Important : vérifiez que toutes les têtes de rayon sont bien recouvertes par le fond de jante. Vérifiez de nouveau que le trou pour la valve du fond de jante est bien toujours aligné sur le trou dans la jante.



1

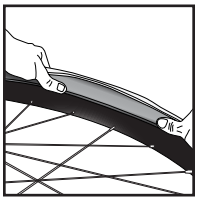


2

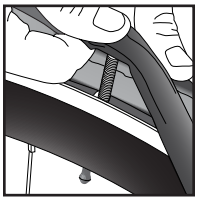


INSTALLATION DES PNEUS

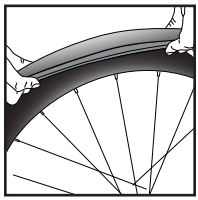
3. Montez une des tringles de pneu sur la jante en poussant et roulant avec les mains. Si la tringle ne se met pas en place juste avec les mains, utilisez avec précautions un démonte-pneu pour faciliter la tâche.
   Remarque : examinez le flanc du pneu pour noter s'il comporte des flèches indiquant le sens de rotation. Ces indicateurs ne sont pas présents sur tous les pneus. Installez le pneu en plaçant le logo du fabricant près du trou de la valve. Vous pourrez ainsi plus tard repérer plus facilement l'emplacement d'une crevaison.
4. Gonflez le pneu juste assez pour qu'il prenne forme. Installez la valve dans le trou de la jante et alignez la valve de manière à ce qu'elle soit bien perpendiculaire à la jante. Insérez le reste de la chambre à air entre le pneu et la jante. Veillez à ne pas plier ni entortiller la chambre.
5. Installez la deuxième tringle sur la jante avec les mains. Si la tringle ne se met pas en place juste avec les mains, utilisez avec précautions un démonte-pneu pour finir le montage. Veillez à ne pas pincer la chambre à air contre la jante.
6. Gonflez légèrement le pneu. Inspectez les deux côtés de la jante pour confirmer que le pneu est bien en place et que la chambre à air ne sort pas de la jante. Recommencez l'installation si nécessaire.
7. Gonflez le pneu à sa pression de fonctionnement. Quand vous faites tourner la roue, vous ne devez pas pouvoir déceler de mouvement de haut en bas ou de droite à gauche sur le pneu.



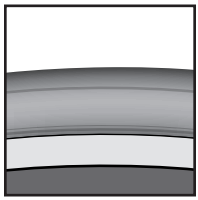
3



4



5



6

MONTAGE DES BOYAUX

Le montage de boyaux sur une roue implique le collage du boyau sur une jante conçue spécialement pour accueillir des boyaux. Pour coller un boyau sur une jante pour boyaux, il vous faut :

- de la colle pour boyaux (**ne pas** utiliser la colle rapide 3M™ Fast Tack. Elle endommagera les boyaux.)
- alcool isopropylique ou acétone
- gants en nitrile
- brosse pour l'application

PRÉPARATION DE LA JANTE

1. Les jantes carbone peuvent être nettoyées sans problème avec de l'alcool isopropylique ou de l'acétone. Nettoyez la zone d'encollage du boyau avec de l'alcool isopropylique ou de l'acétone. S'il reste de la vieille colle sur la jante, enlevez toute cette colle et nettoyez la jante avec de l'alcool isopropylique ou de l'acétone avant de passer à l'étape suivante.

   Important : ne pas utiliser sur la jante un solvant qui peut endommager la résine époxy.

   Remarque : Vous pouvez utiliser un fond de jante spécial boyau pour installer le boyau sur la jante. Veillez à bien respecter les instructions du fabricant du ruban pour l'installation.

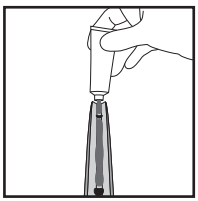
APPLICATION DE LA PREMIÈRE COUCHE DE COLLE SUR LA JANTE ET SUR LE BOYAU

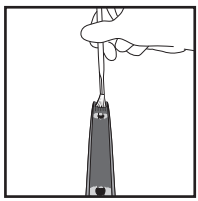
Jante

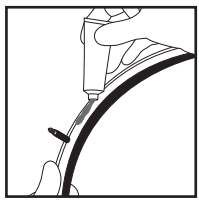
2. Enfilez les gants en nitrile. Appliquez un fin cordon de colle au centre de la zone d'encollage du boyau sur tout le pourtour de la jante, sans en mettre dans les trous des têtes de rayons.
3. Avec votre doigt ganté, ou avec la brosse, étalez la colle en une fine couche bien égale, depuis le centre de la jante jusqu'à son bord de chaque côté. Vérifiez que la colle est bien étalée sur tout le pourtour de la jante. Évitez de mettre de la colle dans les trous des têtes de rayon. Mettez la roue de côté et laissez sécher la première couche de colle jusqu'à ce qu'elle soit complètement sèche. Cela peut prendre jusqu'à deux heures ou plus.

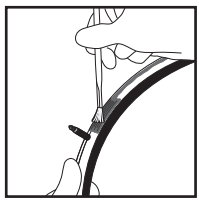
Boyau

4. Gonflez le boyau jusqu'à ce qu'il se retourne, avec le ruban de sa base intérieure faisant face à l'extérieur.
5. Toujours en portant des gants en nitrile, appliquez un fin cordon de colle au centre du ruban de la zone d'encollage du boyau, sur tout son pourtour.
6. Avec votre doigt ganté, ou avec la brosse, étalez la colle en une fine couche bien égale, depuis le centre du ruban jusqu'à son bord. Vérifiez que la colle est bien étalée également sur le ruban sur tout le pourtour du boyau. Mettez le boyau de côté et laissez sécher la première couche de colle jusqu'à ce qu'elle soit complètement sèche. Cela peut prendre jusqu'à deux heures ou plus.


2


3


5


6

Copyright © SRAM LLC • 2010

APPLICATION D'UNE DEUXIÈME COUCHE DE COLLE SUR LA JANTE ET SUR LE BOYAU

7. Appliquez une deuxième couche de colle fine et égale sur la jante et sur le boyau, en suivant la technique décrite ci-dessus. Mettez de côté les jantes et les boyaux séparément et laissez sécher la seconde couche de colle jusqu'à ce qu'elle ne soit plus que légèrement collante au toucher. Cela peut prendre plusieurs heures.

APPLICATION DE LA DERNIÈRE COUCHE DE COLLE SUR LA JANTE ET SUR LE BOYAU

8. Appliquez une deuxième couche de colle fine et égale sur la jante et sur le boyau, en suivant la technique décrite ci-dessus. Laissez sécher la colle sur la jante et sur le boyau pendant environ 15 minutes.

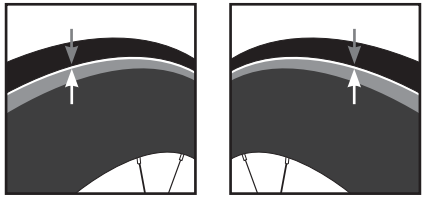
INSTALLATION DU BOYAU SUR LA JANTE

Important : Ne pas utiliser d'outils pour le montage des boyaux sur des jantes carbone car vous risquez d'endommager les jantes.

9. Faites rouler vers l'intérieur la portion du boyau où se trouve la valve. Insérez la valve dans le trou de valve de la jante.
10. Appuyez fermement le boyau contre la jante sur la zone autour du trou de valve. Tirez sur le reste du boyau et roulez-le pour le faire glisser sur la jante. Pendant que vous faires rouler le reste du boyau pour l'installer sur la jante, veillez à ce que les portions déjà installées ne sautent pas de la jante.

CENTRAGE DU BOYAU SUR LA JANTE

11. Après avoir monté le boyau, vérifiez qu'il est bien centré sur la jante : une même largeur de ruban doit être visible de chaque côté de la jante.
12. Gonflez le boyau à 3,4 bar puis faites tourner la roue à la main. Pendant que la roue tourne, vérifiez que le boyau ne semble pas osciller de droite à gauche. Ce mouvement de va-et-vient indique que le boyau n'est pas bien centré. Si c'est le cas, dégonflez le boyau et poussez-le ou faites-le basculer d'avant en arrière pour le recentrer là où nécessaire.
13. Regonflez le boyau et vérifiez qu'il est bien centré sur la jante. Répétez le processus jusqu'à ce que le boyau soit bien centré sur la jante quand il est gonflé.
14. Une fois que le boyau est centré, gonflez-le à la pression maximale autorisée (sans dépasser 8,6 bar) et n'utilisez pas la roue pendant 12 heures pour laisser le temps au boyau de bien se coller à la jante.



11

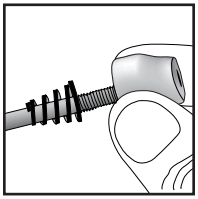
NETTOYAGE ET MAINTENANCE

15. Avec de l'alcool isopropylique ou de l'acétone, veillez à bien enlever toutes traces de colle des flancs de la jante. Ne laissez pas le solvant toucher la colle qui attache le boyau à la jante. Avant chaque sortie, vérifiez la qualité de l'encollage du boyau sur la jante, et la pression du boyau. Déposez et recollez le boyau si nécessaire, ou au moins une fois pas saison.

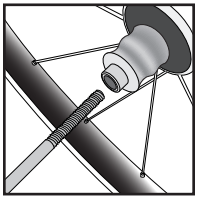
INSTALLATION DE LA ROUE

ASSEMBLAGE ET INSTALLATION DU BLOCAGE RAPIDE

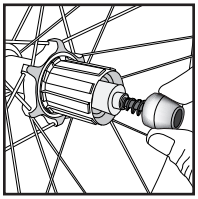
1. Dévissez l'écrou en bout de l'axe du blocage rapide et enlevez le ressort de pression du côté de l'écrou.
2. Faites glisser l'axe du blocage rapide dans l'axe du moyeu. Réinstallez le ressort de pression (l'extrémité la plus étroite doit se trouver du côté du moyeu) et commencez à visser l'écrou sur l'axe du blocage rapide.



1



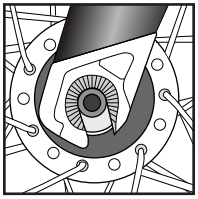
2



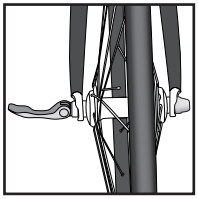
Roue avant

3. Vérifiez que le levier du blocage rapide est en position ouverte. Vérifiez que le mécanisme d'ouverture des freins est en position ouverte.
4. Installez la roue avant dans les pattes de fourche en plaçant le levier du blocage rapide du côté opposé à la chaîne. **Vérifiez que l'axe de la roue est complètement engagé dans les pattes de fourche et qu'il n'est pas bloqué par des ergots de sécurité.**

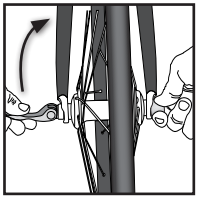
   Remarque : si le sens de rotation est noté sur le pneu avant, notez la direction requise et installez le blocage rapide de manière à ce que le levier de blocage se trouve du côté opposé à la chaîne et que le pneu tourne bien dans la bonne direction.
5. Fermez à mi-course le levier du blocage rapide : le levier doit se trouver parallèle à l'axe de la roue.
6. Vissez l'écrou du blocage rapide jusqu'à ce qu'il soit au contact avec la patte. Lorsque vous fermez le levier, le système de blocage rapide devrait opposer de la résistance une fois en position horizontale (à 90 degrés de la fourche) mais doit quand-même pouvoir être complètement rabattu en position fermée (à 90 degrés de l'axe de roue). Le levier du blocage rapide doit laisser une empreinte visible dans la paume de votre main. Si le levier ne laisse pas une empreinte visible, cela signifie que la tension est insuffisante. Pour augmenter la tension, ouvrez le levier de blocage rapide et faites tourner l'écrou de fixation du levier petit à petit, jusqu'à obtenir la tension désirée. En position fermée, le levier du blocage rapide doit se trouver juste derrière le fourreau de fourche du côté opposé à la chaîne. Repositionnez le levier si nécessaire pour le mettre en place correctement.



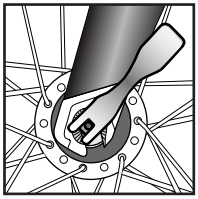
4



5



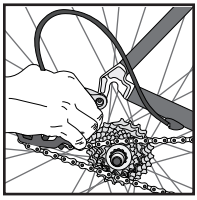
6



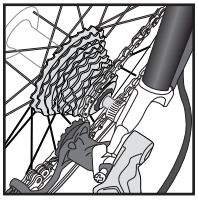
Copyright © SRAM LLC • 2010

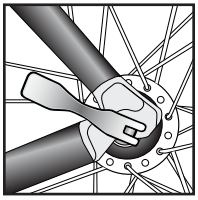
Roue arrière

7. Vérifiez que le levier du blocage rapide est en position ouverte. Vérifiez que le mécanisme d'ouverture des freins est en position ouverte.
8. Placez le dérailleur et la chaîne sur le plus grand développement (ce qui correspond au plus petit pignon).
9. Tirez sur le dérailleur vers l'arrière et vers le bas pour ouvrir la chaîne et glissez la cassette entre les brins inférieur et supérieur de la chaîne. La chaîne doit s'enrouler autour du plus petit pignon.
10. **Vérifiez que l'axe de la roue est complètement engagé dans les pattes.**
11. Fermez à mi-course le levier du blocage rapide : le levier doit se trouver parallèle à l'axe de la roue.
12. Vissez l'écrou du blocage rapide jusqu'à ce qu'il soit au contact avec la patte. Lorsque vous fermez le levier, le système de blocage rapide devrait opposer de la résistance une fois en position horizontale (parallèle au sol) mais doit quand même pouvoir être complètement rabattu en position fermée (à 90 degrés de l'axe de roue). Le levier du blocage rapide doit laisser une empreinte visible dans la paume de votre main. Si le levier ne laisse pas une empreinte visible, cela signifie que la tension est insuffisante. Pour augmenter la tension, ouvrez le levier de blocage rapide et faites tourner l'écrou de fixation du levier petit à petit, jusqu'à obtenir la tension désirée. En position fermée, le levier du blocage rapide doit se trouver entre le hauban et la base. Repositionnez le levier si nécessaire pour le mettre en place correctement.



9





12

DERNIÈRE INSPECTION

13. Refermez le mécanisme d'ouverture des freins avant. Vérifiez le centrage de la roue avant par rapport à la fourche. Elle doit être bien centrée par rapport aux bras de fourche. Si la roue n'est pas bien centrée par rapport aux bras de fourche, ouvrez le levier du blocage rapide, assurez-vous que l'axe de roue est bien placé au fond des pattes de fourche et refermez le blocage rapide (voir l'étape 6). Inspectez l'alignement des patins de frein et vérifiez qu'ils sont bien centrés en serrant et en desserrant les freins avec le levier au guidon. Si les patins de frein ne sont pas centrés par rapport à la roue, consultez les instructions du fabricant. Si vous ne réussissez pas à centrer la roue correctement dans la fourche, consultez votre revendeur SRAM ou un mécanicien vélo professionnel.
14. Refermez le mécanisme d'ouverture des freins arrière. Vérifiez le centrage de la roue par rapport aux bases et haubans. Si la roue n'est pas bien centrée par rapport aux bases et/ou aux haubans, ouvrez le levier du blocage rapide, assurez-vous que l'axe de roue est bien placé au fond des pattes et refermez le blocage rapide (voir l'étape 12). Si les patins de frein ne sont pas correctement centrés par rapport à la roue, consultez les instructions du fabricant. Si vous ne réussissez pas à centrer la roue correctement par rapport au cadre, consultez votre revendeur SRAM ou un mécanicien vélo professionnel.

ENTRETIEN ET NETTOYAGE

Nettoyez les jantes avec de l'eau et du savon. Quand vous utilisez un solvant pour éliminer la colle à boyau, évitez de mettre du solvant sur les décalcomanies car cela pourrait les endommager.

GARANTIE DE SRAM LLC

ÉTENDUE DE LA GARANTIE LIMITÉE

SRAM Corporation garantit que ses produits sont exempts de défauts de matières premières ou de vices de fabrication pour une durée de deux ans à compter de la date d'achat originale. Cette garantie couvre uniquement le propriétaire d'origine et n'est pas transmissible. Les réclamations sous cette garantie doivent être adressées au magasin où le vélo ou la pièce SRAM a été acheté(e). Une preuve d'achat originale sera exigée.

LÉGISLATION LOCALE

La présente garantie confère à l'acheteur des droits juridiques spécifiques. Il se peut également qu'il bénéficie d'autres droits selon l'État (États-Unis), la province (Canada) ou le pays du monde où il réside.

En cas de contradiction de cette garantie avec la législation locale, cette garantie sera réputée modifiée afin d'être en accord avec ladite législation, suivant une telle législation locale, certaines clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie peuvent s'appliquer au client. Par exemple, certains États des États-Unis d'Amérique ainsi que certains gouvernements à l'extérieur des États-Unis (y compris les provinces du Canada) peuvent :

a. empêcher les clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie de limiter les droits juridiques du consommateur (p. ex., le Royaume-Uni) ;

b. ou encore limiter la capacité d'un fabricant à faire valoir de telles clauses de non-responsabilité ou restrictions.

LIMITES DE RESPONSABILITÉ

Dans la mesure où la législation locale l'autorise, à l'exception des obligations spécifiquement exposées dans la présente garantie, en aucun cas SRAM ou ses fournisseurs tiers ne seront tenus responsables des dommages directs, indirects, spéciaux, accessoires ou imprévus.

EXCLUSIONS DE LA GARANTIE

Cette garantie ne couvre pas les produits qui n'ont pas été installés et/ou réglés de façon appropriée, selon les instructions du manuel technique SRAM correspondant. Les manuels d'instructions de SRAM peuvent être consultés en ligne aux adresses www.sram.com, www.rockshox.com, www.avidbike.com, www.truvativ.com, ou www.zipp.com.

La présente garantie ne s'applique pas aux produits qui ont été endommagés suite à un accident, un choc, une utilisation abusive, en cas de non-respect des instructions du fabricant ou dans toute autre circonstance où le produit a été soumis à des forces ou des charges pour lesquelles il n'a pas été conçu.

La présente garantie ne couvre pas les produits auxquels des modifications ont été apportées.

La présente garantie ne s'applique pas lorsque le numéro de série ou le code de production a été intentionnellement altéré, rendu illisible ou supprimé.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'usure normale. Les pièces subissant l'usure peuvent être endommagées suite à une utilisation normale, en cas de non-respect des recommandations d'entretien de SRAM et/ou lorsqu'elles sont utilisées ou installées dans des conditions ou pour des applications autres que celles qui sont recommandées.

Exemples de pièces d'usure :

- Joints anti-poussière
- Bagues
- Joints toriques étanches à l'air
- Anneaux de coulissage
- Pièces mobiles en caoutchouc
- Bagues en mousse
- Éléments de fixation de l'amortisseur arrière et joints principaux
- Tiges/boulons à filet foiré (aluminium, titane, magnésium ou acier)
- Tubes supérieurs (tubes plongeurs)
- Gaines de frein
- Patins et plaquettes de frein
- Chaînes
- Pignons
- Cassettes
- Câbles de dérailleur et de frein (internes et externes)
- Poignées et ruban de guidon
- Poignées de manette
- Roues jockey
- Rotors de freins à disque
- Surfaces de frottement des freins sur la jante
- Buttées de fin de course des amortisseurs
- Roulements à billes
- Surface interne des roulements à billes
- Cliquets d'arrêt
- Mécanisme de transmission
- Rayons
- Roue libre
- Coussinets d'extension aérodynamique
- Corrosion
- Outils

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces provenant de fabricants différents.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces incompatibles, inappropriées et/ou interdites par SRAM pour utilisation avec des pièces SRAM.

Cette garantie ne couvre pas les dommages résultant d'une utilisation commerciale (location).

Copyright © SRAM LLC • 2010

ZIPP
SPEED WEAPONRY™

MANUALE UTENTE DELLE

RUOTE

Per garantire un appropriato funzionamento delle ruote Zipp, consigliamo di seguire le nostre raccomandazioni, per far sì che le uscite in bicicletta siano un'esperienza sempre più divertente e senza problemi.

IMPORTANTI INFORMAZIONI RELATIVE ALLA SICUREZZA

Guidare una bicicletta con una ruota non correttamente installata può far sì che la ruota si sposti o si sganci, provocando danni alla bicicletta e/o gravi lesioni, anche mortali, al biker. È necessario montare correttamente le ruote sul telaio della bicicletta. Un disallineamento può provocare problemi durante il cambio e la conduzione della bicicletta. È essenziale:

- Assicurarsi che l'asse, i forcellini e i meccanismi dello sgancio rapido siano puliti e privi di detriti o sporcizia.
- Farsi aiutare dal rivenditore per capire come fissare correttamente le ruote utilizzando il meccanismo di sgancio rapido.
- Servirsi delle tecniche corrette per installare le ruote. Accertarsi che quattro o più filetti siano innestati nel dado di regolazione dello sgancio rapido quando questo è chiuso.
- Non guidare mai la bicicletta se non si è certi che le ruote siano installate correttamente e ben fissate.
- Le ruote Zipp **non** sono progettate per essere utilizzate su una bicicletta tandem.
- Non superare 8,6 bar quando si gonfiano pneumatici installati su cerchi clincher.
- Non superare il valore nominale massimo di pressione del produttore del pneumatico durante il gonfiaggio di pneumatici installati su cerchi tubolari.

È necessario utilizzare pattini freno adeguati al cerchio. L'utilizzo di pattini freno inadeguati o contaminati genererà temperature eccessivamente elevate sui freni che potrebbero causare un'usura prematura dei cerchi e/o guasti con il rischio di gravi lesioni, anche mortali.

- Non utilizzare pattini specifici in ceramica su cerchi non rivestiti in ceramica.
- Utilizzare solo i pattini in dotazione con le ruote o pattini approvati Zipp. Per l'elenco dei pattini approvati Zipp, consultare il sito Web www.zipp.com. Non utilizzare altri tipi di pattini. I pattini non approvati, inclusi i pattini in carbonio non Zipp, potrebbero generare surriscaldamento con conseguenti danni al cerchio e potenziali rischi di gravi lesioni, anche mortali.
- Non riutilizzare pattini freno su cerchi in carbonio precedentemente utilizzati su cerchi in alluminio, poiché il materiale abrasivo potrebbe conficcarsi nel pattino.

Cerchi in alluminio: Controllare gli indicatori di usura pastiglia situati su ciascun lato del cerchio prima di ogni sessione di guida. Se uno degli indicatori è completamente usurato o mancante, interrompere immediatamente l'utilizzo della ruota. L'indicatore di usura rappresenta lo spessore minimo del cerchio ammissibile per un funzionamento sicuro della ruota. La guida di una bicicletta la cui ruota ha uno spessore del cerchio inferiore rispetto al minimo consentito potrebbe provocare danni strutturali al cerchio e/o alla ruota.

Non utilizzare alcun prodotto tubeless (esclusi i pneumatici tubolari) con ruote clincher o tubolari.

COMPATIBILITÀ

I cerchi 101 e clincher in carbonio Zipp sono compatibili con pneumatici di larghezza 20 mm - 34 mm. Tutti gli altri cerchi clincher Zipp sono compatibili con pneumatici di larghezza 19 - 25 mm.

Le ruote Zipp sono compatibili con cassette SRAM, Shimano® e Campagnolo®.

L'utilizzo di pattini freno standard colorati può provocare lo scolorimento della superficie frenante del cerchio; tale danno non è coperto dalla garanzia.

PREPARAZIONE DELLE PARTI

Le ruote in carbonio sono dotate di prolunghe per valvole adatte alla profondità del cerchio, come indicato di seguito:

- 33 mm per ruote 202, 303
- 48 mm per ruote 404
- 72 mm per ruote 808
- 98 mm per ruote 1080

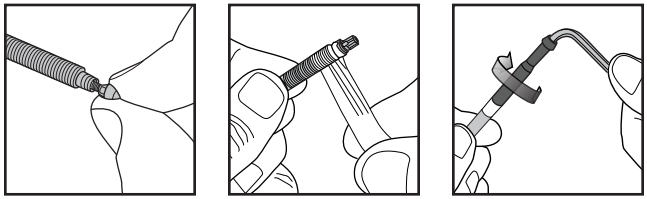
INSTALLAZIONE DELLE PROLUNGHE PER VALVOLE

Nota: Installare le prolunghe per valvole **prima** di montare i pneumatici.

1. Rimuovere il tappo in plastica della valvola Presta e l'anello di blocco in metallo. Svitare completamente il controdado della valvola.
2. Iniziando dall'estremità della valvola, avvolgere del nastro da idraulici (nastro PTFE) in senso orario attorno all'estremità della valvola in modo che si estenda sia sulla filettatura del tappo, nella parte stretta della valvola, sia sul corpo della valvola più largo. Verificare che il nastro non copra l'apertura per l'aria all'estremità della valvola.

   Nota: Il nastro da idraulici è disponibile in vari spessori. Qualora venga utilizzato nastro più sottile, per sigillare correttamente la valvola potrebbe essere necessario più di uno strato.
3. Utilizzando una chiave esagonale da 3 mm inserita nella prolunga della valvola, inserire la prolunga sull'estremità della valvola e serrare.

   Nota: Ogni volta che la prolunga viene rimossa, il nastro da idraulici dovrà essere sostituito.



Copyright © SRAM LLC • 2010

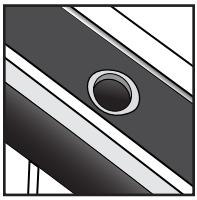
MONTAGGIO DI PNEUMATICI CLINCHER

INSTALLAZIONE DEL NASTRO PER CERCHI

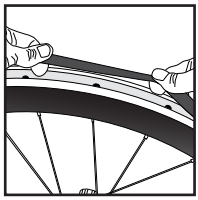
Nota: Per prestazioni ottimali è necessario utilizzare una sottile striscia di nastro, in plastica o in tessuto, per cerchi. Consigliamo l'utilizzo del nastro per cerchi Zipp poiché è specificamente progettato per i cerchi Zipp. Non utilizzare un nastro Velox© o un nastro in tela per cerchi con spessore simile. Per **clincher in carbonio**, utilizzare solo il nastro per cerchi SRAM o Zipp da 18 mm. Un nastro per cerchi inferiore a 18 mm utilizzato su clincher in carbonio può spostarsi, con il rischio di danneggiare la camera d'aria.

1. Allineare il foro per la valvola presente sulla striscia di nastro per cerchi con quello presente sul cerchio della ruota.
2. Stendere la striscia di nastro intorno al cerchio. Verificare che sia centrata sulla pista del pneumatico tutt'intorno al cerchio.

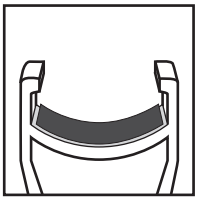
   Importante: Verificare che tutti i fori dei raggi siano completamente coperti dalla striscia di nastro. Verificare nuovamente che il foro per la valvola presente sulla striscia di nastro sia ancora allineato con quello presente sul cerchio.



1

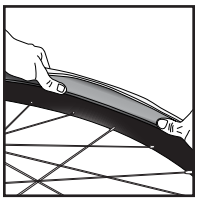


2

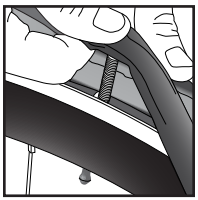


INSTALLAZIONE DEI PNEUMATICI

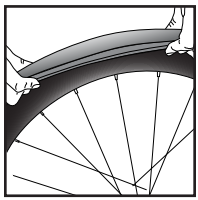
3. Montare manualmente una delle nervature del pneumatico sul cerchio. Se non si riesce ad installare manualmente la nervatura del pneumatico, utilizzare con attenzione una leva per pneumatico in plastica.
   Nota: Controllare la presenza delle frecce direzionali stampate sulle spalle dei pneumatici per indicare il senso di rotazione della ruota. Non tutti i pneumatici hanno le frecce direzionali. Installare il pneumatico con il logo del produttore vicino al foro per la valvola sul cerchio. Questo consentirà di trovare rapidamente la causa di una foratura.
4. Gonfiare la camera d'aria a sufficienza perché mantenga la forma. Installare la valvola della camera d'aria nell'apposito foro sul cerchio e allineare la valvola in modo che sia perpendicolare al cerchio. Installare il resto della camera d'aria tra il pneumatico e il cerchio verificando che non si attorcigli o si raggruppi.
5. Installare manualmente la seconda nervatura sul cerchio. Se non si riesce ad installare manualmente la nervatura del pneumatico, utilizzare con attenzione una leva per pneumatico in plastica per terminare il montaggio. Porre attenzione a evitare il pizzicamento della camera d'aria contro il cerchio.
6. Gonfiare il pneumatico ad una bassa pressione. Ispezionare entrambi i lati del cerchio per verificare il corretto inserimento del pneumatico e l'eventuale presenza di sporgenze della camera d'aria. Reinstallare se necessario.
7. Gonfiare il pneumatico alla pressione completa. Durante la rotazione non devono verificarsi salti e movimenti laterali.



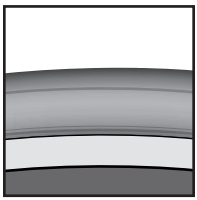
3



4



5



6

MONTAGGIO DI PNEUMATICI TUBOLARI

Il montaggio di un pneumatico tubolare su una ruota include l'incollaggio di un pneumatico tubolare a un cerchio tubolare specifico. Per incollare un pneumatico tubolare su un cerchio tubolare specifico, effettuare quanto segue:

- Colla tubolare (**non** utilizzare colla 3M™ Fast Tack. Danneggerebbe i pneumatici).
- Alcool isopropilico o acetone
- Guanti di nitrile
- Pennello applicatore

PREPARAZIONE DEL CERCHIO

1. I cerchi in carbonio possono essere puliti in sicurezza utilizzando alcool isopropilico o acetone. Pulire l'area di alloggiamento del pneumatico con alcool isopropilico o acetone. Se sul cerchio è presente vecchia colla indurita, rimuoverla e pulire il cerchio con alcool isopropilico o acetone prima di passare alla fase successiva.

   Importante: Non applicare solventi sul cerchio, poiché ciò potrebbe danneggiare la resina epossidica.

   Nota: È possibile utilizzare nastro specifico per pneumatici tubolari per montare il pneumatico sul cerchio. Seguire le istruzioni del produttore del nastro per una corretta installazione.

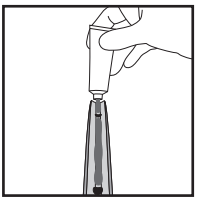
APPLICARE IL PRIMO STRATO DI COLLA SUL CERCHIO E SUL PNEUMATICO

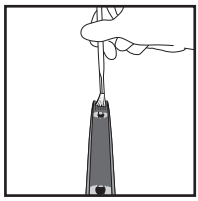
Cerchio

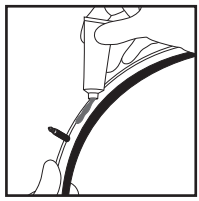
2. Dopo aver indossato guanti in nitrile, applicare una goccia di colla al centro dell'area di alloggiamento del pneumatico, tutto intorno al cerchio, saltando i fori dei raggi.
3. Utilizzare un dito (con guanto) o un pennello applicatore per distribuire la colla, creando uno strato sottile e uniforme, dal centro dell'area di alloggiamento del pneumatico a ciascun bordo del cerchio. Accertarsi che la colla sia distribuita uniformemente tutto intorno al cerchio. Evitare che la colla entri nei fori dei raggi. Mettere da parte il cerchio e attendere che il primo strato di colla si asciughi completamente. Questa operazione potrebbe richiedere un paio d'ore.

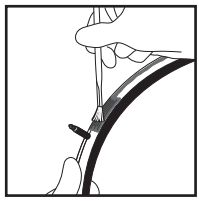
Pneumatico

4. Gonfiare il pneumatico fino a rivoltarlo, con il nastro di base rivolto verso l'esterno.
5. Dopo aver indossato dei guanti in nitrile, applicare una goccia di colla al centro del nastro di base del pneumatico, tutto intorno al pneumatico.
6. Utilizzare un dito (con guanto) o un pennello applicatore per distribuire la colla, creando uno strato sottile e uniforme, dal centro del nastro di base del pneumatico al bordo del nastro di base. Accertarsi che la colla sia distribuita uniformemente lungo il nastro di base e tutto intorno al pneumatico. Mettere da parte il pneumatico e attendere che il primo strato di colla si asciughi completamente. Questa operazione potrebbe richiedere un paio d'ore.


2


3


5


6

Copyright © SRAM LLC • 2010

APPLICARE UN SECONDO STRATO DI COLLA SUL CERCHIO E SUL PNEUMATICO

7. Applicare un secondo strato di colla, sottile e uniforme, sia sul cerchio sia sul pneumatico, utilizzando lo stesso metodo precedentemente descritto. Separare ciascun cerchio e ciascun pneumatico, metterli da parte e far asciugare parzialmente il secondo strato di colla. Questa operazione potrebbe richiedere alcune ore.

APPLICARE LO STRATO FINALE DI COLLA SUL CERCHIO E SUL PNEUMATICO

8. Applicare lo strato finale di colla, sottile e uniforme, sia sul cerchio sia sul pneumatico, riutilizzando lo stesso metodo precedentemente descritto. Far asciugare la colla sia sul cerchio sia sul pneumatico per circa 15 minuti.

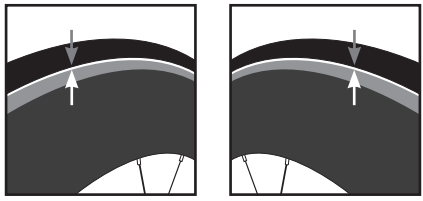
MONTAGGIO DEL PNEUMATICO SUL CERCHIO

Importante: Non utilizzare attrezzi per montare i pneumatici tubolari su cerchi in carbonio, poiché ciò potrebbe danneggiare i cerchi.

9. Arrotolare la porzione del gambo valvola del pneumatico verso l'interno e inserire il gambo della valvola nell'apposito foro sul cerchio.
10. Premere fermamente il pneumatico sul cerchio nell'area del gambo della valvola prima di tendere e arrotolare il resto del pneumatico sul cerchio. Man mano che si continua ad arrotolare il pneumatico sul cerchio, accertarsi di applicare una pressione costante sulle sezioni del pneumatico già montato.

CENTRAGGIO DEL PNEUMATICO SUL CERCHIO

11. Dopo aver montato il pneumatico sul cerchio, controllare che il pneumatico sia centrato sul cerchio; lungo entrambi i lati del cerchio deve essere visibile la stessa quantità di nastro di base.
12. Gonfiare il pneumatico a 3,4 bar, quindi far girare la ruota con la mano. Quando la ruota gira, accertarsi che il battistrada non esegua apparentemente un movimento in avanti e indietro. Questo movimento indicherebbe che il pneumatico è decentrato. Se il pneumatico è decentrato, sgonfiarlo e spingerlo o torcerlo in posizione dove necessario.
13. Rigonfiare il pneumatico e verificare che sia centrato sul cerchio. Ripetere questa procedura fino a quando il pneumatico gonfio è centrato sul cerchio.
14. Una volta che il pneumatico è centrato, gonfiarlo alla pressione massima (non superiore a 8,6 bar) e lasciar stare la ruota per tutta la notte per consentire alla colla di fissare il pneumatico al cerchio.



11

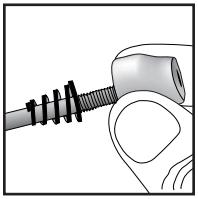
PULIZIA E MANUTENZIONE

15. Rimuovere con cura la colla in eccesso sulla sponda del cerchio con alcool isopropilico o acetone. Tenere qualsiasi solvente lontano dal punto di incollaggio tra pneumatico e cerchio. Prima di ciascuna sessione di guida, controllare lo stato di fissaggio del pneumatico al cerchio e la pressione dei pneumatici. Rimuovere e incollare nuovamente il pneumatico secondo necessità o almeno una volta a stagione.

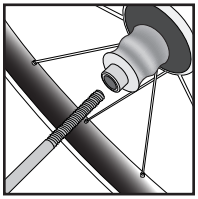
INSTALLAZIONE DELLE RUOTE

ASSEMBLAGGIO E INSTALLAZIONE DEL MECCANISMO DI SGANCIO RAPIDO

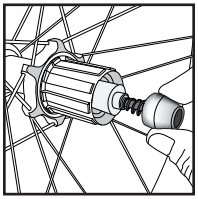
1. Svitare il dado di regolazione dell'estremità del perno del meccanismo di sgancio rapido e rimuovere la molla di tensionamento più vicina al dado di regolazione.
2. Far scorrere l'alberino del perno del meccanismo di sgancio rapido attraverso l'asse del mozzo dal lato non di guida. Reinstallare la molla di tensionamento con l'estremità stretta in direzione dell'asse del mozzo e avvitare di alcuni giri il dado di regolazione sul perno.



1



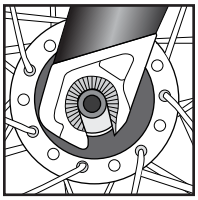
2



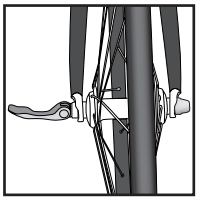
Ruota anteriore

3. Verificare che la leva del perno del meccanismo di sgancio rapido sia in posizione aperta. Verificare che il meccanismo di sgancio rapido del freno sia aperto.
4. Installare la ruota anteriore tra i forcellini utilizzando le leve del meccanismo di sgancio rapido posizionate sul lato non di trasmissione della bicicletta. **Verificare che l'asse della ruota sia completamente installato nei forcellini e che sia libero da eventuali linguette di sicurezza.**

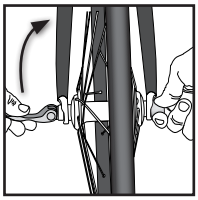
   Nota: Se il pneumatico anteriore è dotato di frecce direzionali, prendere nota della direzione di rotazione e installarlo in modo che la leva del meccanismo di sgancio rapido sia sul lato non di trasmissione della bicicletta e che il pneumatico ruoti nella corretta direzione.
5. Chiudere a metà il meccanismo di sgancio rapido, con la relativa leva in posizione parallela all'asse del mozzo.
6. Serrare il dado del meccanismo di sgancio rapido in modo che sia a contatto con il forcellino. Chiudendo la leva del meccanismo di sgancio rapido, deve avvertirsi una tensione quando questa si trova in posizione orizzontale (a 90 gradi rispetto alla forcella), ma si deve ancora essere in grado di raggiungere la posizione completamente chiusa (90 gradi rispetto all'asse del mozzo). La leva del meccanismo di sgancio rapido deve lasciare un chiara impronta sul palmo della mano. In caso contrario la tensione non è sufficiente. Per aumentare la tensione, aprire la leva del meccanismo di sgancio rapido e serrare il relativo dado di regolazione procedendo per piccoli incrementi, fino ad avvertire la corretta tensione. In posizione chiusa, la leva si deve trovare proprio dietro la gamba della forcella dal lato non di trasmissione. Per orientarla in tal modo, riposizionare la leva come necessario.



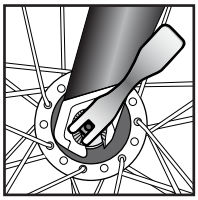
4



5



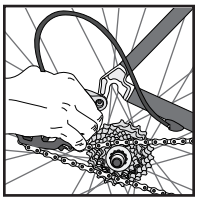
6



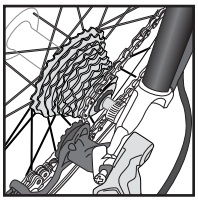
Copyright © SRAM LLC • 2010

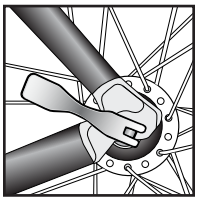
Ruota posteriore

7. Verificare che la leva del perno del meccanismo di sgancio rapido sia in posizione aperta. Verificare che il meccanismo di sgancio rapido del freno sia aperto.
8. Spostare il deragliatore e la catena sul rapporto giri più elevato (più piccolo).
9. Tirare indietro e verso il basso il deragliatore posteriore per aprire la catena e installare la cassetta tra le sezioni superiore e inferiore della catena in modo che questa si avvolga intorno al pignone più piccolo.
10. **Verificare che l'asse della ruota sia completamente inserito nei forcellini.**
11. Chiudere a metà il meccanismo di sgancio rapido, con la relativa leva in posizione parallela all'asse del mozzo.
12. Serrare il dado del meccanismo di sgancio rapido in modo che sia a contatto con il forcellino. Chiudendo la leva del meccanismo di sgancio rapido, deve avvertirsi una tensione quando questa si trova in posizione orizzontale (parallela al suolo), ma si deve ancora essere in grado di raggiungere la posizione completamente chiusa (90 gradi rispetto all'asse del mozzo). La leva del meccanismo di sgancio rapido deve lasciare un chiara impronta sul palmo della mano. In caso contrario la tensione non è sufficiente. Per aumentare la tensione, aprire la leva del meccanismo di sgancio rapido e serrare il relativo dado di regolazione procedendo per piccoli incrementi, fino ad avvertire la corretta tensione. In posizione chiusa, la leva del meccanismo di sgancio rapido deve essere posizionata tra reggisella e batticatena. Per orientarla in tal modo, riposizionare la leva come necessario.



9





12

ISPEZIONE FINALE

13. Chiudere il meccanismo di sgancio rapido del freno anteriore. Verificare il centraggio della ruota anteriore nella forcella. La ruota deve essere centrata tra le lame della forcella. In caso contrario, aprire il meccanismo di sgancio rapido, verificare che l'asse della ruota sia completamente inserito nei forcellini, quindi chiudere il meccanismo di sgancio rapido (vedere punto 6). Ispezionare l'allineamento e il centraggio dei cuscinetti del freno chiudendoli e aprendoli mediante la leva del freno. Se i cuscinetti del freno non sono centrati rispetto alla ruota, consultare le istruzioni fornite dal produttore. Se non si riesce a centrare sufficientemente la ruota nella forcella, consultare il rivenditore SRAM o un meccanico professionista per biciclette.
14. Chiudere il meccanismo di sgancio rapido del freno posteriore. Verificare il centraggio della ruota tra batticatena e reggisella. Se la ruota non è centrata rispetto a batticatena e reggisella, aprire il meccanismo di sgancio rapido, verificare che l'asse della ruota sia completamente inserito nei forcellini, quindi chiudere il meccanismo di sgancio rapido (vedere punto 12). Se i cuscinetti del freno non sono centrati adeguatamente rispetto alla ruota, consultare le istruzioni fornite dal produttore del freno. Se si tenta di allineare ulteriormente la ruota nel telaio senza successo, consultare il rivenditore SRAM o un meccanico professionista per biciclette.

CURA E PULIZIA

Utilizzare acqua e sapone per pulire i cerchi. Quando si utilizza solvente per rimuovere la colla dai cerchi tubolari, evitare che il solvente entri a contatto con le decalcomanie, poiché queste potrebbero danneggiarsi.

GARANZIA DI SRAM LLC

PORTATA DELLA GARANZIA LIMITATA

SRAM Corporation garantisce i propri prodotti per un periodo di due anni dalla data originale di acquisto per ogni difetto di materiali o di lavorazione. Questa garanzia si applica esclusivamente al proprietario originario e non è cedibile. Eventuali richieste sulla base della presente garanzia dovranno essere inoltrate tramite il rivenditore presso il quale è stata acquistata la bicicletta o il componente SRAM. È richiesta una prova d'acquisto originale.

LEGGE LOCALE

La presente garanzia riconosce al cliente alcuni diritti legali specifici. Il cliente potrà vantare anche altri diritti, che varieranno da Stato a Stato (Stati Uniti), da provincia a provincia (Canada) e da nazione a nazione nel resto del mondo.

Nella misura in cui la presente garanzia non dovesse essere conforme al diritto locale, essa dovrà essere modificata in maniera da essere conforme a tale legge. In conformità a detta legge locale, si potranno applicare al cliente eventuali rinunce e limitazioni della presente garanzia. Ad esempio, alcuni Stati degli Stati Uniti d'America e alcune amministrazioni governative esterne agli Stati Uniti (tra cui le province del Canada), potranno:

a. Non ammettere che le rinunce e le restrizioni della presente garanzia limitino i diritti statutari del consumatore (ad es. nel Regno Unito).

b. Limitare in altro modo la possibilità del produttore di applicare dette rinunce o restrizioni.

LIMITAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ

Nella misura ammessa dal diritto locale, fatta eccezione per gli obblighi stabiliti specificamente nella presente garanzia, in nessun caso SRAM o terze parti saranno ritenute responsabili di eventuali danni diretti, indiretti, speciali, accidentali o conseguenti.

LIMITAZIONI DELLA GARANZIA

La presente garanzia non si applica a prodotti che non siano stati correttamente installati e regolati secondo il relativo manuale tecnico di installazione SRAM. I manuali di installazione SRAM sono disponibili online ai siti www.sram.com, www.rockshox.com, www.avidbike.com, www.truvativ.com, oppure www.zipp.com.

La presente garanzia non si applica a danni subiti dal prodotto a causa di uno scontro, di un urto o di uso improprio del prodotto stesso, di inosservanza delle specifiche d'uso fornite dal costruttore o di qualsiasi altra circostanza in cui il prodotto sia stato sottoposto a forze o carichi superiori a quelli per cui è stato progettato.

La presente garanzia non si applica nel caso che il prodotto sia stato sottoposto a modifiche.

La presente garanzia non si applica nel caso che il numero di serie o il codice di produzione siano stati deliberatamente modificati, cancellati o rimossi.

La presente garanzia non si applica nel caso di normale logorio delle varie parti. Le parti comunemente soggette a logorio possono risultare danneggiate per effetto del normale utilizzo, per la mancata esecuzione della manutenzione secondo quanto indicato da SRAM e/o per la guida o l'installazione in condizioni o applicazioni diverse da quanto consigliato.

Esempi di parti usurate e danneggiate:

- Guarnizioni parapolvere
- Boccole
- O-ring di tenuta aria
- Anelli di scorrimento
- Parti mobili in gomma
- Anelli di schiuma
- Strutture antiurto posteriori e guarnizioni principali
- Filettature/viti strippate (alluminio, titanio, magnesio o acciaio)
- Tubi superiori (montanti)
- Manicotti dei freni
- Pattini freno
- Catene
- Pignoni
- Cassette
- Cavi del cambio e dei freni (interni ed esterni)
- Manopole del manubrio
- Manopole del cambio
- Tendicinghia
- Rotori per freni a disco
- Superfici di frenatura della ruota
- Pattini di fondo
- Cuscinetti
- Piste del cuscinetto
- Denti di arresto
- Rapporti di trasmissione
- Raggi
- Mozzi liberi
- Ammortizzatori per barre aerodinamiche
- Corrosione
- Strumenti

La presente garanzia non copre i danni causati dall'utilizzo di componenti forniti da produttori diversi.

La presente garanzia non copre i danni causati dall'utilizzo di parti che non sono compatibili, adatte e/o ammesse da SRAM per essere utilizzate con i componenti SRAM.

Questa garanzia non copre i danni derivanti dall'utilizzo commerciale (noleggio).

Copyright © SRAM LLC • 2010

ZIPP
SPEED WEAPONRY™

WIELEN

GEBRUIKERSHANDLEIDING

Deze handleiding bevat belangrijke informatie over veilig gebruik en onderhoud van uw wielen. Om te zorgen dat uw Zipp wielen goed functioneren verzoeken wij u om onze aanbevelingen op te volgen, zodat u prettig en zonder problemen kunt fietsen.

BELANGRIJKE VEILIGHEIDSINFORMATIE

Het rijden met een onjuist geïnstalleerd wiel kan tot gevolg hebben dat het wiel beweegt of losraakt, hetgeen kan leiden tot schade aan de fiets en ernstig letsel of de dood van de berijder. Uw wielen dienen op een correcte manier aan uw fietskader te worden gemonteerd. Foutieve uitlijning kan leiden tot problemen bij het schakelen of besturen van de fiets. Het is uitermate belangrijk dat u:

- Ervoor zorgt dat de as, de openingen en de snelsluitingsmechanismen schoon zijn, en geen modder of gruis bevatten.
- Vraag uw verkoper om u uit te leggen hoe u uw wielen op de juiste manier kunt vastzetten met behulp van het snelsluitingsmechanisme.
- Gebruik de juiste technieken voor het installeren van uw wielen. Zorg ervoor dat vier of meer schroefdraden van de snelsluitingsborgmoer verbonden zijn als deze wordt dichtgedraaid.
- Rijd alleen op uw fiets als u zeker weet dat uw wielen op de juiste manier en veilig bevestigd zijn.
- Zipp wielen zijn **niet** geschikt om op een tandemfiets te worden gemonteerd.
- Overschrijd 8,6 Bar niet als u banden op clincher velgen oppompt.
- Overschrijd de maximum spanning aangegeven door de bandenfabrikant niet als u banden op tube velgen oppompt.

Gebruik de juiste remblokjes voor uw specifieke velgen. Het gebruik van verkeerde of vervuilde remblokjes zal leiden tot een overdreven hoge remtemperatuur wat een vroegtijdige slijtage van de rem en/of storing kan veroorzaken, dit kan leiden tot een ernstig letsel en/of de dood.

- Gebruik geen keramisch specifieke remblokjes op niet-keramische velgen.
- Gebruik alleen de remblokjes die met uw wielen werden meegeleverd of remblokjes die door Zipp zijn goedgekeurd. Voor een lijst met remblokjes die door Zipp zijn goedgekeurd, zie www.zipp.com. Gebruik geen andere remblokjes. Niet-goedgekeurde remblokjes, met inbegrip van niet-Zipp carbon specifieke remblokjes, kunnen hitte opwekken wat een storing aan de velg kan veroorzaken, dit kan leiden tot ernstig letsel en/of de dood.
- Gebruik geen remblokjes op carbon velgen die reeds op aluminum velgen werden gebruikt, want schurend materiaal kan zich op het remblokje hebben vastgezet.

Aluminium velgen: Controleer de velgslijtage-indicator(en) die zich op elke zijde van de velg bevind(t/en) voordat u begint te fietsen. Gebruik het wiel niet langer als een slijtage-indicator volledig versleten is of ontbreekt. De slijtage-indicator geeft de minimum toegelaten velgdikte aan voor een veilig gebruik van het wiel. Het wiel gebruiken met minder dan de minimum toegelaten velgdikte kan leiden tot een structurele storing van de velg en/ of het wiel.

Probeer niet om binnenbandloze producten (uitgezonderd tube velgen) met clincher of tube wielen te gebruiken.

COMPATIBILITEIT

Zipp carbon clincher en 101 velgen zijn compatibel met 20 mm - 34 mm banden. De overige Zipp clincher velgen zijn compatibel met 19 - 25 mm banden.

Zipp wielen zijn compatibel met SRAM, Shimano® en Campagnolo® cassettes.

Het gebruik van gekleurde standaard remblokjes kan verkleuring van het remoppervlak op de velg veroorzaken, dit valt niet onder de garantie.

VOORBEREIDING VAN DE ONDERDELEN

Uw carbon wielen worden geleverd met ventielverlengstukken die passen bij de diepte van de velg, zoals volgt:

- 33 mm voor 202, 303 wielen
- 48 mm voor 404 wielen
- 72 mm voor 808 wielen
- 98 mm voor 1080 wielen

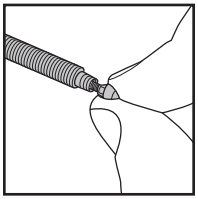
VENTIELVERLENGSTUKKEN INSTALLEREN

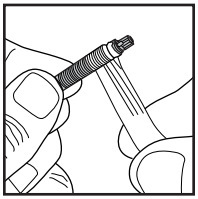
Opmerking: Installeer de ventielverlengstukken **voordat** u de banden monteert.

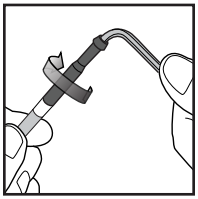
1. Verwijder het plastic Presta ventieldopje en de metalen afsluitring. Draai de tegenmoer volledig los.
2. Start bij het uiteinde van het ventiel. Wikkel loodgietersband (PTFE kleefband) met de klok mee rond het uiteinde van het ventiel, zodat het kleefband over zowel de draad van het nauwe ventieldopje als over het bredere ventiellichaam komt. Zorg dat de kleefband de luchtopening aan het einde van het ventiel niet bedekt.

   Opmerking: Loodgietersband wordt in verschillende diktes geleverd. Als u dunnere band gebruikt kan het nodig zijn om meer dan één laag te gebruiken om het ventiel goed af te sluiten.
3. Steek een 3mm inbussleutel in het ventielverlengstuk en draai deze stevig vast op het uiteinde van het ventiel.

   Opmerking: Elke keer dat het ventielverlengstuk wordt verwijderd moet de loodgietersband vervangen worden.


1


2


3

Copyright © SRAM LLC • 2010

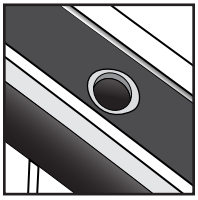
CLINCHER BANDEN MONTEREN

VELGBAND INSTALLEREN

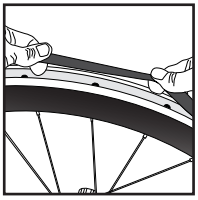
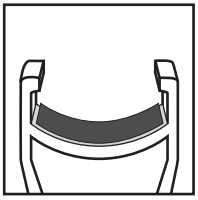
Opmerking: Voor het juiste rijgedrag moet u een velgstrook van dun plastic of dunne stof gebruiken. We bevelen aan om Zipp velgband te gebruiken want deze is specifiek ontwikkeld voor het gebruik in combinatie met Zipp velgen. Gebruik geen Velox© of gelijksoortige velgstrook van dikke stof. Voor **carbon clinchers**, gebruik alleen SRAM of Zipp 18 mm velgband. Het gebruik van velgband dunner dan 18 mm op carbon clinchers kan leiden tot tube storing.

1. Lijn het ventielgat uit in de velgstrook met het ventielgat in de wielvelg.
2. Rek de velgstrook uit rond de velg. Zorg dat de velgstrook zich in het midden van het wielbed bevindt en dit over de volledige omtrek van de velg.

   Belangrijk: Zorg dat alle spaakgaten volledig door de velgstrook bedekt worden. Controleer of het velgstrookventielgat nog steeds uitgelijnd is met het ventielgat in de velg.

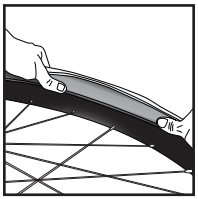


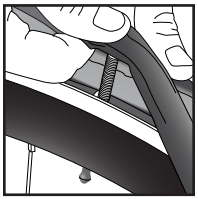
1

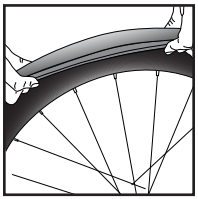


2

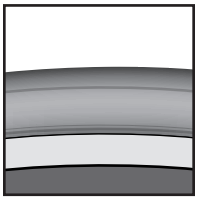
BANDEN INSTALLEREN

3. Monteer een velgschouder met uw handen op de velg. Gebruik een plastic bandenlichter om de velgschouder te plaatsen indien het niet lukt met de hand.
   Opmerking: Bekijk de richtingspijlen die op de zijkant van uw banden gedrukt zijn. Deze geven de draairichting van het wiel aan. Niet alle banden hebben richtingspijlen. Installeer de band met het logo van de fabrikant dichtbij het ventielgat van de velg. Dit zal u toelaten om vlug de reden van een lekke band op te sporen.
4. Pomp de binnenband lichtjes op totdat het zijn vorm krijgt. Plaats het ventiel van de binnenband in het ventielgat van de velg en lijn het ventiel uit zodat het loodrecht op de velg staat. Plaats de rest van de binnenband tussen de band en de velg. Zorg ervoor dat de binnenband niet gedraaid of gekreukeld is.
5. Installeer de tweede velgschouder met uw handen op de velg. Gebruik een plastic bandenlichter om de installatie van de band te voltooien indien het niet lukt met de hand. Wees voorzichtig zodat de binnenband niet tegen de velg wordt gekneld.
6. Pomp de band gedeeltelijk op. Controleer beide zijden van de velg of de band juist is geïnstalleerd en of de binnenband niet uit de band steekt. Installeer opnieuw indien nodig.
7. Blaas de band volledig op. Er mogen zich geen oneffenheden of zijwaartse bewegingen in de band voordoen wanneer deze ronddraait.


3


4


5


6

TUBE BANDEN MONTEREN

Het monteren van een tube band aan een wiel brengt het lijmen van een tube band aan een tube-specifieke velg met zich mee. Om een tube band aan een tube-specifieke velg te lijmen hebt u het volgende nodig:

- Tube lijm (Gebruik **geen** 3M™ Fast Tack lijm. Dit zal de banden beschadigen.)
- Isopropanol of aceton
- Nitril handschoenen
- Applicatieborstel

DE VELG VOORBEREIDEN

1. Carbon velgen kunnen op een veilige manier met isopropanol of aceton worden schoongemaakt. Maak de bandzitting schoon met isopropanol of aceton. Als er oude, uitgedroogde lijm op de velg aanwezig is, verwijder deze en maak de velg schoon met isopropanol of aceton voordat u naar de volgende stap gaat.

   Belangrijk: Gebruik geen oplosmiddel op de velg dat de epoxyhars kan beschadigen.

   Opmerking: Specifieke kleefband voor tube banden kan worden gebruikt om de band op de velg te monteren. Volg de instructies van de fabrikant van de kleefband op voor een juiste installatie.

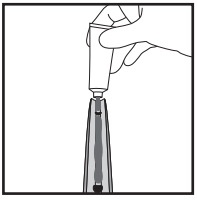
BRENG EEN EERSTE LAAG LIJM AAN OP DE VELG EN BAND

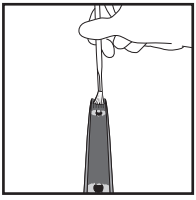
Velg

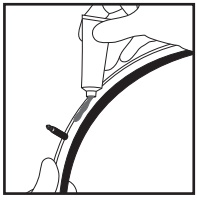
2. Draag nitril handschoenen en breng een beetje lijm aan in het midden van de bandzitting over de volledige velg, waarbij u de spaakgaten overslaat.
3. Gebruik uw vinger (in handschoen) of een applicatieborstel om de lijm in een dun, gelijk laagje van het midden van de bandzitting naar beide randen van de velg te verspreiden. Zorg dat de lijm gelijkmatig en over de volledige velg wordt verspreid. Zorg dat er geen lijm in de spaakgaten terecht komt. Leg de velg terzijde en laat de eerste lijmlaag volledig drogen. Dit kan enkele uren duren.

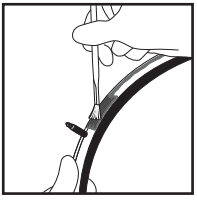
Band

4. Pomp de band op totdat deze binnenstebuiten keert, met de ondertape naar buiten gericht.
5. Draag nitril handschoenen en breng een beetje lijm aan op het midden van de ondertape van de band over de volledige velg.
6. Gebruik uw vinger (in handschoen) of een applicatieborstel om de lijm in een dun, gelijk laagje van het midden van de ondertape van de band naar de rand van van de ondertape te verspreiden. Zorg dat de de lijm gelijkmatig langs de ondertape en over de volledige band wordt verspreid. Leg de band terzijde en laat de eerste lijmlaag volledig drogen. Dit kan enkele uren duren.


2


3


5


6

Copyright © SRAM LLC • 2010

BRENG EEN TWEEDE LAAG LIJM AAN OP DE VELG EN BAND

7. Breng een tweede dun, gelijkmatig laagje lijm aan op zowel de velg als de band. Gebruik hiervoor dezelfde methode als hierboven beschreven. Leg zowel de velg als band terzijde en laat de tweede lijmlaag drogen totdat deze kleverig aanvoelt. Dit kan meerdere uren duren.

BRENG DE AFSLUITENDE LIJMLAAG AAN OP DE VELG EN BAND

8. Breng een afsluitend dun, gelijkmatig laagje lijm aan op zowel de velg als band en gebruik opnieuw dezelfde methode als hierboven beschreven. Laat de lijm op zowel de velg als band gedurende circa 15 minuten drogen.

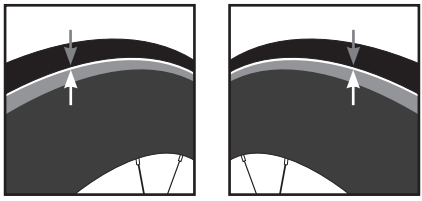
DE BAND OP DE VELG MONTEREN

Belangrijk: Gebruik geen gereedschap om de tube banden op de carbon velgen te monteren want dit kan de velgen beschadigen.

9. Rol het ventielsteelgedeelte van de band naar binnen en steek de ventielsteel in het ventielgat van de velg.
10. Druk de band stevig tegen de velg, dichtbij de ventielsteel, voordat u de rest van de band over de velg trekt en rolt. Tijdens het rollen van de band over de velg, oefen een stevige druk uit op het gedeelte van de band dat reeds gemonteerd is.

DE BAND OP DE VELG CENTREREN

11. Zodra de band op de velg is gemonteerd, controleer of de band zich in het midden van de velg bevindt; een gelijk deel van ondertape moet aan beide zijden van de velg zichtbaar zijn.
12. Pomp de band op tot 3,4 bar en draai dan de band met de hand. Tijdens het draaien van het wiel, controleer of de banddraad niet heen en weer beweegt. Deze beweging geeft aan de de band zich niet in het midden bevindt. Als de band zich niet in het midden bevindt, laat de band leeglopen en duw of draai deze op zijn plaats waar nodig.
13. Pomp de band nogmaals op en controleer of deze zich in het midden van de velg bevindt. Herhaal dit proces totdat de opgepompte band zich in het midden van de velg bevindt .
14. Zodra de band zich in het midden bevindt, pomp de band op tot zijn maximum aangegeven luchtdruk (8,6 bar niet overschrijden) en leg het wiel een nacht terzijde om de lijm van de band aan de velg te hechten.



11

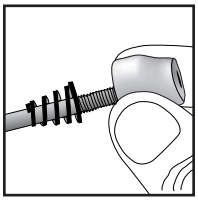
SCHOONMAAK EN ONDERHOUD

15. Verwijder overtollige lijm op het zijvlak van de velg voorzichtig met isopropanol of aceton. Houd het oplosmiddel uit de buurt van de band/velg lijmhechting. Controleer voor aanvang van elke rit de band/velg lijmhechting en de bandendruk. Verwijder de band en lijm deze opnieuw waar nodig, of minstens eenmaal per seizoen.

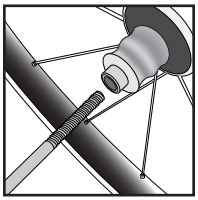
INSTALLATIE VAN HET WIEL

MONTEREN EN INSTALLEREN VAN DE SNELSLUITING

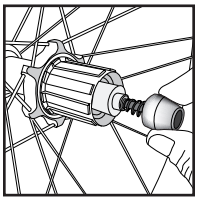
1. Draai de borgmoer los van het uiteinde van de snelsluitingspin en verwijder de spanveer die het dichtst bij de borgmoer is.
2. Schuif de schacht van de snelsluitingspin door de naafas van de niet-aandrijfzijde. Plaats de spanveer terug met het smalle uiteinde naar de naafas toe en draai de spanveer vast op de pin.



1



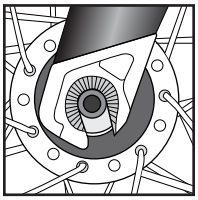
2



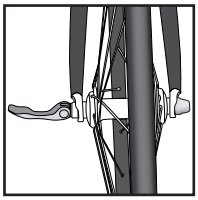
Voorwiel

3. Controleer of de snelsluitingshendel in de open positie is. Controleer of het remsnelsluitingsmechanisme open is.
4. Plaats het voorwiel tussen de openingen met de snelsluitingshendel gepositioneerd aan de niet-aangedreven zijde van de fiets. **Zorg dat de wielas volledig in de openingen van de vork is geplaatst en vrij van veiligheidstabs is.**

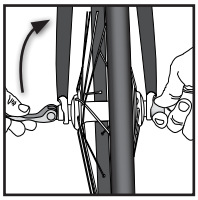
   Opmerking: Bekijk de draairichting van uw voorwiel indien deze richtingspijlen bezit en installeer deze met de snelsluitingshendels aan de niet-aandrijfzijde van de fiets en zorg ervoor dat de band in de juiste richting draait.
5. Sluit de snelsluiting halverwege, met de snelsluitingshendel parallel aan de naafas.
6. Draai de snelsluitingsborgmoer vast zodat deze de opening raakt. Bij het sluiten van de hendel moet er spanning voelbaar zijn als de snelsluitingshendel in horizontale positie staat (90 graden t.o.v. de vork), maar u moet nog steeds de volledig gesloten positie kunnen bereiken (90 graden t.o.v. de naafas). De snelsluitingshendel moet een duidelijke afdruk in de handpalm achterlaten. De spanning is onvoldoende indien de snelsluitingshendel geen duidelijke afdruk in uw handpalm achterlaat. De spanning kan worden verhoogd door de snelsluitingshendel te openen en de snelsluitingsborgmoer in kleine stappen strakker aan te draaien, totdat de juiste hoeveelheid spanning voelbaar is. De snelsluitingshendel moet wanneer gesloten net achter de niet-aangedreven vorkbeen worden geplaatst. Herpositioneer de hendel indien nodig om deze oriëntatie te bereiken.



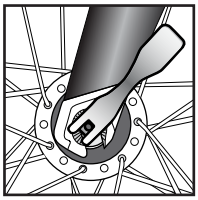
4



5



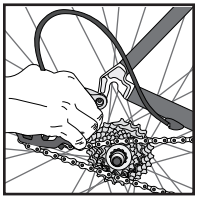
6



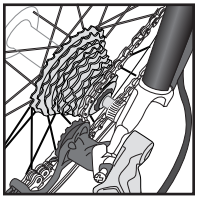
Copyright © SRAM LLC • 2010

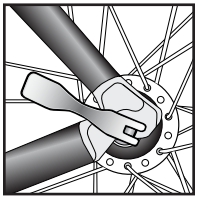
Achterwiel

7. Controleer of de snelsluitingshendel in de open positie is. Controleer of het remsnelsluitingsmechanisme open is.
8. Schakel de derailleur en de ketting naar de hoogste (kleinste) versnelling.
9. Trek de achterderailleur naar achter en omlaag om de ketting te openen en installeer de cassette tussen het bovenste en onderste deel van de ketting zodat de ketting rond de kleinste tand wordt gewikkeld.
10. **Zorg ervoor dat de wielas volledig in de openingen van de vork is geplaatst.**
11. Sluit de snelsluiting halverwege, met de snelsluitingshendel parallel aan de naafas.
12. Draai de snelsluitingsborgmoer vast zodat deze de opening raakt. Bij het sluiten van de hendel moet er spanning voelbaar zijn als de snelsluitingshendel in horizontale positie staat (90 graden t.o.v. de vork), maar u moet nog steeds de volledig gesloten positie kunnen bereiken (90 graden t.o.v. de naafas). De snelsluitingshendel moet een duidelijke afdruk in de handpalm achterlaten. De spanning is onvoldoende indien de snelsluitingshendel geen duidelijke afdruk in uw handpalm achterlaat. De spanning kan worden verhoogd door de snelsluitingshendel te openen en de snelsluitingsborgmoer in kleine stappen strakker aan te draaien, totdat de juiste hoeveelheid spanning voelbaar is. De snelsluitingshendel moet wanneer gesloten tussen de liggende en staande achtervork worden geplaatst. Herpositioneer de hendel indien nodig om deze oriëntatie te bereiken.



9





12

FINALE INSPECTIE

13. Sluit het voorste remsnelsluitingsmechanisme. Bekijk het centreren van het voorwiel in de vork. Het wiel moet worden gecentreerd tussen de vorkbladen. Open de snelsluiting indien het wiel niet tussen de vorkbladen is gecentreerd. Zorg ervoor dat de wielas volledig in de vorkopeningen is geplaatst en sluit de snelsluiting (zie stap 6). Controleer de uitlijning en het centreren van de rembblokjes door de remblokjes met behulp van de remhendel te openen en te sluiten. Bekijk de instructies van de fabrikant van de remmen indien de remblokjes niet op het wiel gecentreerd zijn. Raadpleeg uw SRAM-handelaar of professionele fietsenmaker indien het wiel niet perfect in de vork kan worden gecentreerd.
14. Sluit het achterste snelsluitingsmechanisme. Bekijk het centreren van het wiel tussen de liggende en staande achtervork. Open de snelsluiting indien het wiel niet tussen de liggende en/of staande achtervork is gecentreerd. Zorg dat de wielas volledig in de opening is geplaatst en sluit de snelsluiting (zie stap 12). Bekijk de instructies van de fabrikant van de remmen indien de remblokjes op het wiel niet goed gecentreerd zijn. Raadpleeg uw SRAM-handelaar of professionele fietsenmaker indien het wiel niet perfect met het kader kan worden gecentreerd.

VERZORGING EN REINIGING

Maak uw velgen schoon met water en zeep. Als u oplosmiddel gebruikt om de lijm van de tube velgen te verwijderen, zorg dan dat er geen oplosmiddel op de decals terecht komt want dit kan kan tot schade leiden.

SRAM LLC GARANTIE

REIKWIJDTE BEPERKTE GARANTIE

SRAM garandeert zijn producten voor een periode van twee jaar na de oorspronkelijke aanschafdatum vrij van defecten in materialen of vakmanschap. Deze garantie is alleen van toepassing op de oorspronkelijke eigenaar en is niet overdraagbaar. Claims in het kader van deze garantie moeten worden gedaan via de verkoper waar u de fiets of het SRAM-onderdeel heeft aangeschaft. Een oorspronkelijk aankoopbewijs is vereist.

LOKALE WETGEVING

Dit garantiebewijs geeft de klant specifieke juridische rechten. De klant kan daarnaast nog andere rechten hebben die van staat tot staat (VS), van provincie tot provincie (Canada) en elders in de wereld van land tot land kunnen verschillen.

Voor zover deze garantie niet overeenstemt met de lokale wetgeving, wordt deze garantie beschouwd als gewijzigd teneinde consistent te zijn met dergelijke wetgeving, onder dergelijke lokale wetgeving kunnen bepaalde afwijzingen en uitsluitingen van deze garantie op de klant van toepassing zijn. Sommige staten in de Verenigde Staten van Amerika en sommige regeringen buiten de Verenigde Staten (waaronder Canada) kunnen bijvoorbeeld:

a. Verhinderen dat de afwijzingen en beperkingen van dit garantiebewijs de grondwettelijke rechten van de consument beperken (bijv. in het Verenigd Koninkrijk).

b. Anderszins het vermogen van een fabrikant om dergelijke uitsluitingen of beperkingen op te leggen beperken.

BEPERKTE AANSPRAKELIJKHEID

Voor zover toegestaan door de lokale wetgeving, met uitsluiting van de verplichtingen die specifiek in dit garantiebewijs worden aangegeven, zijn SRAM, of leveringen van SRAM door derden, in geen geval aan-sprakelijk voor directe, indirecte, speciale, incidentele of gevolgschade.

GARANTIEBEPERKINGEN

Deze garantie is niet van toepassing op producten die niet juist zijn aangebracht en/of afgesteld, in overeenstemming met de respectievelijke technische installatiehandleiding van SRAM. De installatiehandleidingen van SRAM vindt u online op www.sram.com, www.rockshox.com, www.avidbike.com, www.truvativ.com, www.zipp.com.

Deze garantie is niet van toepassing bij schade veroorzaakt door een ongeval, een botsing of misbruik van het product, het niet naleven van de specificaties van de fabrikant of enig ander gebruik of enige andere omstandigheid waarin het product is blootgesteld aan krachten of lasten waarvoor het niet ontworpen is.

Deze garantie is niet van toepassing als er wijzigingen zijn aangebracht aan het product.

Deze garantie is niet van toepassing wanneer het serienummer of de productiecode opzettelijk is gewijzigd, beschadigd of verwijderd.

Deze garantie is niet van toepassing op normale slijtage. Onderdelen die onderhevig zijn aan slijtage ondervinden schade als gevolg van normaal gebruik, het achterwege blijven van onderhoud volgens SRAM aanbevelingen en/of rijden of installeren onder omstandigheden anders dan aanbevolen.

Voorbeelden van slijtageonderdelen:

- Stofafdichtingen
- Kabeldoorvoeren
- Luchtdichte o-ringen
- Glijringen
- Rubberen bewegende onderdelen.
- Schuimringen
- Onderdelen montage achterschokbreker en belangrijkste afdichtingen
- Schroefdraden/bouten (aluminium, titanium, magnesium of staal)
- Bovenbuizen (schuine buizen)
- Rembussen
- Remblokjes
- Kettingen
- Kettingwielen
- Cassettes
- Versnellings- en remkabels (binnenste en buitenste)
- Handvaten
- Versnellingsgrepen
- Steunwielen
- Rotoren schijfremmen
- Wiel remoppervlaktes
- Remblokjes
- Kogellagers
- Kogellagerringen
- Pallen
- Transmissieversnellingen
- Spaken
- Vrije naven
- Aerostuurbeschermers
- Corrosie
- Gereedschap

Deze garantie dekt geen schade als gevolg van het gebruik van onderdelen van andere fabrikanten.

Deze garantie dekt geen schade veroorzaakt door het gebruik van onderdelen die niet compatibel, geschikt en/of niet door SRAM geautoriseerd zijn voor gebruik met SRAM-componenten.

Deze garantie dekt geen schade ontstaan door commercieel (huur) gebruik.

Copyright © SRAM LLC • 2010

ZIPP
SPEED WEAPONRY™

MANUAL DO UTILIZADOR DE

RODAS

Este manual contém informações importantes acerca da operação e manutenção seguras das suas rodas. Para garantir o correcto funcionamento das suas rodas Zipp, insistimos que deve seguir as nossas recomendações para ajudar a tornar a sua experiência de condução mais agradável e sem problemas.

INFORMAÇÕES DE SEGURANÇA IMPORTANTES

Conduzir uma bicicleta com uma roda mal instalada pode permitir que a roda se mova ou desencaixe da bicicleta, causando danos à bicicleta e lesões graves ou mesmo fatais ao ciclista. As suas rodas deverão estar correctamente montadas no quadro da sua bicicleta. Um desalinhamento pode resultar em problemas com as mudanças e com a condução da bicicleta. É essencial que:

- Assegure que o eixo, encaixes e mecanismos de aperto/desprendimento rápido estejam limpos e isentos de detritos ou sujidade.
- Peça ao concessionário que o ajude a entender como fixar com segurança as suas rodas, usando o sistema de aperto/desprendimento rápido.
- Aplique as técnicas correctas ao instalar as suas rodas. Certifique-se de que há pelo menos quatro fios de rosca da porca de prender o aperto/desprendimento rápido que estejam roscados, quando este estiver fechado.
- Não conduza a bicicleta sem ter a certeza de que as suas rodas estejam correctamente instaladas e fixadas com segurança.
- As rodas Zipp **não** foram concebidas para uso em qualquer bicicleta para dois ciclistas (tandem).
- Não exceda 8,6 Bar quando encher os pneus em aros tipo clincher (para pneus normais).
- Não exceda a pressão nominal máxima indicada pelo fabricante dos pneus quando encher os pneus em aros para pneus tubulares (boyau).

Tem que usar os calços de travão apropriados para os seus aros específicos. O uso de calços de travão incorrectos ou contaminados levará a temperaturas de travagem excessivamente altas que poderão causar desgaste prematuro do aro e/ou avaria, o que pode provocar ferimentos graves e/ou morte.

- Não use calços específicos para cerâmica em aros não revestidos de cerâmica.
- Use apenas calços incluídos com as suas rodas ou calços aprovados pela Zipp. Para obter uma lista dos calços aprovados pela Zipp, consulte www.zipp.com. Não use nenhuns outros calços. Calços não aprovados, incluindo calços não Zip específicos para carbono, podem produzir calor que pode levar à avaria do aro, causando ferimentos graves e/ou morte.
- Não volte a usar quaisquer calços de travão em aros de carbono que tenham sido anteriormente usados em aros de alumínio porque pode haver material abrasivo alojado no calço.

Aros de alumínio: Inspeccione os indicadores de desgaste do aro localizados em ambos os lados do aro antes de cada condução da bicicleta. Se qualquer dos indicadores de desgaste estiver completamente desgastado ou em falta, deixe imediatamente de usar essa roda. O indicador de desgaste representa a espessura mínima de aro permissível para um funcionamento seguro da roda. Conduzir sobre uma roda com menos que a espessura mínima permissível do aro pode levar ao colapso estrutural do aro ou da roda.

Não tente usar quaisquer produtos sem câmara (excluindo pneus tubulares = boyau) com rodas para pneus tubulares ou de tipo clincher (pneus normais).

COMPATIBILIDADE

Os aros Zipp de carbono tipo clincher (para pneus normais) e 101 são compatíveis com pneus de largura 20 mm a 34 mm. Todos os outros aros Zipp tipo clincher (para pneus normais) são compatíveis com pneus de largura 19 a 25 mm.

As rodas Zipp são compatíveis com cassetes SRAM, Shimano® e Campagnolo®.

O uso de calços de travão normais coloridos pode causar descoloração da superfície de travagem do aro, o que não está coberto pela garantia.

PREPARAÇÃO DAS PEÇAS

As suas rodas de carbono foram fornecidas com extensões de válvula adequadas para a profundidade do aro, como segue:

- 33 mm para as rodas 202, 303
- 48 mm para rodas 404
- 72 mm para rodas 808
- 98 mm para as rodas 1080

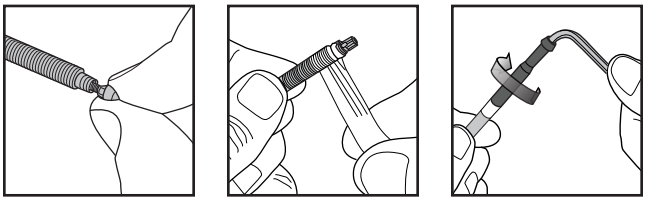
INSTALAR EXTENSÕES DE VÁLVULA

Nota: Instale as extensões de válvula **antes** de montar os pneus.

1. Retire a tampa de válvula de plástico Presta e o anel metálico de freio. Desenrosque completamente a contra-porca da válvula.
2. Começando pela extremidade da válvula, enrole fita adesiva de canalizador (fita PTFE) no sentido dos ponteiros do relógio em volta da extremidade da válvula, de maneira que a fita recubra tanto a parte estreita dos fios de rosca da ponta da válvula, como também o corpo mais grosso da válvula. Assegure-se de que a fita não se enrola sobre a abertura da entrada de ar, na extremidade da válvula.

   Nota: Existem várias espessuras de fita adesiva de canalizador. Se for utilizada uma fita mais delgada, poderá ser necessária mais do que uma camada de fita para a vedação adequada da válvula.
3. Usando uma chave sextavada de 3 mm inserida dentro da extensão da válvula, enrosque a extensão da válvula na ponta da válvula e aperte.

   Nota: A fita adesiva de canalizador deve ser substituída todas as vezes que a extensão for retirada.



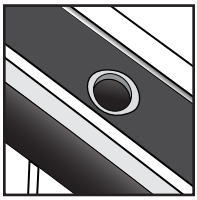
Copyright © SRAM LLC • 2010

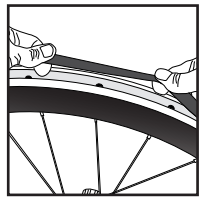
MONTAR PNEUS TIPO CLINCHER (NORMAIS)

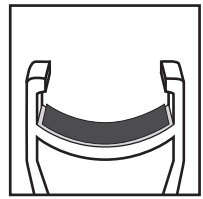
INSTALAR FITA DE PROTECÇÃO DO ARO

Nota: Para um desempenho correcto nestes aros, deve ser utilizada uma tira adesiva delgada, de plástico ou tela. Recomendamos o uso de fita Zipp para aros, porque é especificamente concebida para trabalhar com aros Zipp. Não utilize Velox© ou outra fita de tela de semelhante grossura para aros. Para aros tipo **clincher de carbono**, use só fita para aros SRAM ou Zipp de 18 mm. Se usar fita para aros com menos de 18 mm em aros tipo clincher de carbono, ela pode mover-se, o que poderá provocar a avaria da câmara de ar.

1. Alinhe o orifício para a válvula na fita para aros, com o orifício para a válvula no aro da roda.
2. Estique a fita para aros em volta do aro. Assegure-se de que a fita para aros fica centrada na zona de assentamento do pneu, a toda volta do aro.
   Importante: Assegure-se de que todos ou buracos para os raios ficam completamente recobertos pela fita de protecção da câmara de ar. Verifique outra vez se o orifício para a válvula na fita de protecção da câmara de ar ainda está alinhado com o orifício para a válvula no aro.

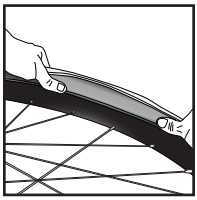

1

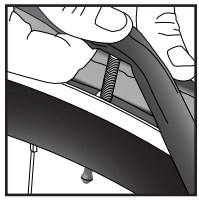

2

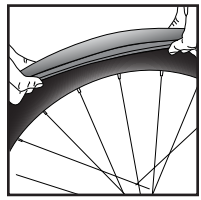


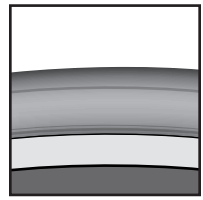
INSTALAR OS PNEUS

3. Comece por montar um dos rebordos do pneu no aro, usando as suas mãos. Se o rebordo do pneu não assentar à mão, use cuidadosamente uma alavanca de plástico para pneus a fim de assentar o rebordo do pneu.
   Nota: Inspeccione os seus pneus procurando setas direccionais impressas nos lados dos pneus para indicar o sentido de rotação da roda. Nem todos os pneus têm setas direccionais. Instale o pneu com o emblema do fabricante perto do orifício para a válvula no aro. Isto vai-lhe permitir encontrar rapidamente a causa de um furo.
4. Encha a câmara de ar apenas o suficiente para que mantenha a sua forma. Instale a válvula da câmara de ar dentro do orifício para a válvula no aro e alinhe a válvula de modo que fique perpendicular ao aro. Instale o resto da câmara de ar entre o pneu e o aro, assegurando-se de que a câmara de ar não fica torcida nem dobrada.
5. Instale o segundo rebordo do pneu no aro usando as suas mãos. Se o rebordo do pneu não assentar à mão, use uma alavanca de plástico para pneus para acabar de montar o pneu. Tenha cuidado para evitar entalar a câmara de ar contra o aro.
6. Encha o pneu com baixa pressão de ar. Inspeccione ambos os lados do aro para garantir um assentamento correcto do pneu e para verificar se há qualquer sinal de a câmara de ar ter ficado entalada e à vista. Volte a instalar, se for necessário.
7. Encha o pneu de ar à pressão total. Não deverá haver vibrações nem movimentos do pneu para os lados quando rodar.


3


4


5


6

MONTAR PNEUS TUBULARES (BOYAU)

Montar um pneu tubular (boyau) numa roda consiste em colar um pneu tubular (boyau) a um aro específico para pneus tubulares. Para colar um pneu tubular (boyau) a um aro específico para pneus tubulares vai precisar do seguinte:

- Cola para pneu tubular (**Não** utilize cola 3M™ Fast Tack. Ela danifica os pneus.)
- Álcool isopropílico ou acetona
- Luvas de nitrilo
- Escova de aplicação

PREPARE O ARO

1. Os aros de carbono podem ser limpos com segurança usando álcool isopropílico ou acetona. Limpe a área de assentamento do pneu com álcool isopropílico ou com acetona. Se o aro tiver cola velha seca, retire toda a cola seca e limpe o aro com álcool isopropílico ou acetona antes de avançar para o passo seguinte.

   Importante: Não use nenhum dissolvente no aro que possa danificar resina epoxi.

   Nota: A fita específica para pneus tubulares (boyau) pode ser usada para montar o pneu no aro. Siga as instruções do fabricante para fazer uma instalação correcta.

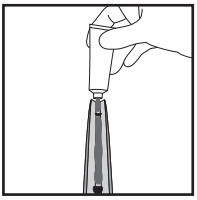
APLIQUE A PRIMEIRA CAMADA DE COLA NO ARO E NO PNEU

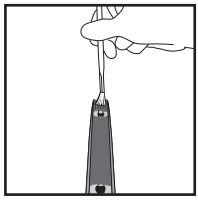
Aro

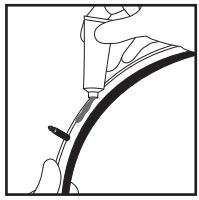
2. Tendo postas as suas luvas de nitrilo, aplique um delgado fio de cola no centro da área de assentamento do pneu a toda a volta do aro, saltando os orifícios dos raios.
3. Com as luvas postas, use um dedo ou uma escova aplicadora para espalhar a cola formando uma camada delgada e uniforme desde o centro da zona de assentamento do pneu até ambos os bordos do aro. Assegure-se de que a cola fica uniformemente espalhada a toda a volta do aro. Evite meter cola nos orifícios dos raios. Ponha de lado esse aro e deixe que a primeira camada de cola seque completamente. Isso poderá demorar um par de horas.

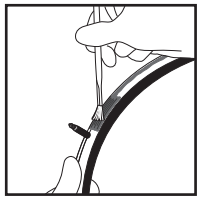
Pneu

4. Encha o pneu até ele se virar do avesso, com a fita base voltada para fora.
5. Tendo postas as suas luvas de nitrilo, aplique um delgado fio de cola no centro da fita base do pneu, a toda a volta do pneu.
6. Com as luvas postas, use um dedo ou uma escova aplicadora para espalhar a cola formando uma camada delgada e uniforme desde o centro da fita base do pneu até aos bordos da fita. Assegure-se de que a cola fica uniformemente espalhada sobre a fita base a toda a volta do pneu. Ponha de lado esse pneu e deixe que a primeira camada de cola seque completamente. Isso poderá demorar um par de horas.


2


3


5


6

Copyright © SRAM LLC • 2010

APLIQUE UMA SEGUNDA CAMADA DE COLA NO ARO E NO PNEU

7. Aplique uma segunda camada de cola, delgada e uniforme, tanto sobre o aro como sobre o pneu, usando o mesmo método descrito acima. Ponha de lado separadamente cada aro e pneu para permitir que seque a segunda camada de cola até que fique só um pouco pegajosa. Isto poderá demorar várias horas.

APLIQUE A CAMADA FINAL DE COLA NO ARO E NO PNEU

8. Aplique a camada final de cola, delgada e uniforme, tanto sobre o aro como sobre o pneu, usando o mesmo método descrito acima. Permita que a cola seque tanto sobre o aro como sobre o pneu durante cerca de 15 minutos.

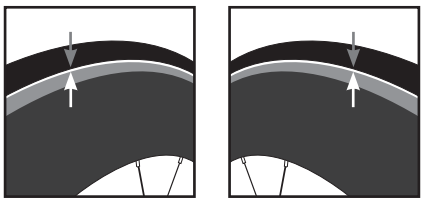
MONTAR O PNEU NO ARO

Importante: Não use nenhuma ferramenta de montagem de pneus tubulares (boyau) em aros de carbono, porque poderão danificar os aros.

9. Rode para dentro a parte do pneu que tem o corpo da válvula e insira o corpo da válvula dentro do orifício do aro para a válvula.
10. Pressione o pneu firmemente contra o aro na área do corpo da válvula antes de esticar e rodar o resto do pneu sobre o aro. Conforme continua a rodar o pneu sobre o aro, assegure-se de que mantém uma pressão firme nas secções do pneu já montadas.

CENTRAR O PNEU NO ARO

11. Depois de o pneu estar montado no aro, certifique-se de que o pneu ficou centrado no aro; uma porção igual de fita base deverá ficar visível ao longo de ambos os lados do aro.
12. Encha o pneu a 3,4 bar e depois faça rodar a roda com a mão. Conforme a roda está a girar, assegure-se de que o desenho do piso do pneu não apresente um movimento para os lados. Esse movimento é uma indicação de que o pneu ficou descentrado. Se o pneu estiver descentrado, esvazie o pneu e empurre-o ou torça-o para o seu lugar onde for necessário.
13. Volte a encher o pneu e verifique se ficou centrado no aro. Repita este processo até que o pneu fique centrado no aro quanto estiver cheio de ar.
14. Uma vez que o pneu esteja centrado, encha o pneu de ar até à sua máxima pressão nominal (sem exceder 8,6 bar e deixe-o ficar assim de um dia para o outro para permitir que a cola ligue o pneu ao aro.



11

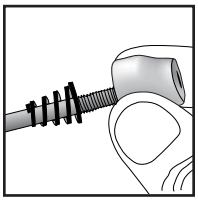
LIMPEZA E MANUTENÇÃO

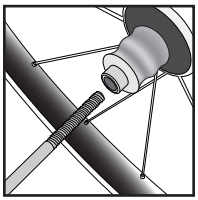
15. Cuidadosamente, retire qualquer excesso de cola da face lateral do aro com álcool isopropílico ou com acetona. Mantenha o dissolvente afastado da zona de colagem do aro com o pneu. Antes de cada passeio de bicicleta, verifique a união colada do pneu ao aro e a pressão dos pneus. Remova e volte a colar o pneu, conforme for necessário ou pelo menos uma vez por época.

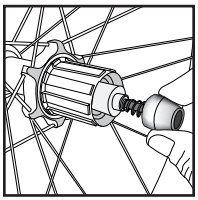
INSTALAÇÃO DAS RODAS

MONTAR E INSTALAR O DISPOSITIVO DE APERTO/DESPRENDIMENTO RÁPIDO

1. Desenrosque a porca de prender da ponta do veio de aperto/desprendimento rápido, e retire a mola tensora mais próxima da porca de prender.
2. Enfie o veio de aperto/desprendimento rápido através do eixo do cubo da roda, desde o lado sem cremalheiras. Volte a instalar a mola tensora com a extremidade mais estreita virada para o eixo do cubo da roda, e enrosque a porca de prender várias voltas no veio.


1

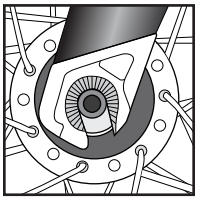

2

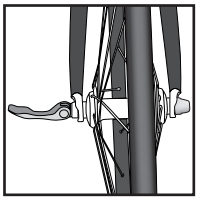


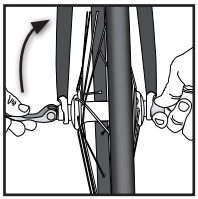
Roda da frente

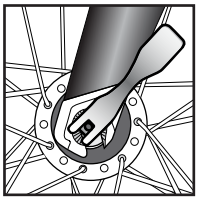
3. Verifique que a alavanca do veio de aperto/desprendimento rápido esteja na posição aberta. Verifique que o mecanismo de libertação rápida do travão esteja aberto.
4. Instale a roda da frente entre os encaixes, com a alavanca de aperto/desprendimento rápido posicionada do lado sem cremalheiras da bicicleta. **Verifique que o eixo da roda esteja completamente assente nos encaixes do garfo e não toque em nenhuma das abas de segurança.**

   Nota: Se o seu pneu da frente tiver setas direccionais, tome nota da direcção da rotação e instale de maneira que a alavanca de desprendimento rápido fique do lado sem cremalheiras da bicicleta, e que o pneu rode na direcção correcta.
5. Feche o aperto/desprendimento rápido até metade do seu curso, com a alavanca de desprendimento rápido paralela ao eixo do cubo da roda.
6. Aperte a porca de prender do aperto/desprendimento rápido de modo que entre em contacto com o encaixe. Ao fechar a alavanca, deve sentir uma certa tensão quando a alavanca de aperto/desprendimento rápido atingir a posição horizontal (a 90 graus do garfo), mas deverá ainda poder atingir a posição completamente fechada (a 90 graus do eixo do cubo da roda). A alavanca de aperto/desprendimento rápido deverá deixar uma marca claramente impressa na sua mão. Se a alavanca de aperto/desprendimento rápido não deixar uma marca claramente impressa na sua mão, a tensão não é suficiente. Para aumentar a tensão, abra a alavanca de aperto/desprendimento rápido e aperte a porca de prender do aperto/desprendimento rápido, por pequenos incrementos, até atingir a tensão considerada conveniente. Quando fechada, a alavanca de aperto/desprendimento rápido deverá ficar posicionada mesmo por trás do braço do garfo do lado sem cremalheiras. Mude a posição da alavanca conforme necessário para obter esta orientação.


4


5

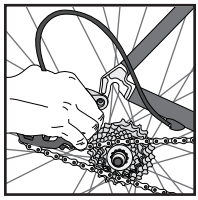

6



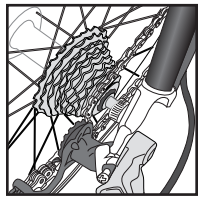
Copyright © SRAM LLC • 2010

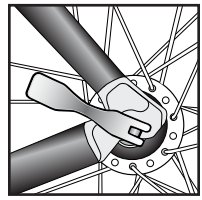
Roda traseira

7. Verifique que a alavanca do veio de aperto/desprendimento rápido esteja na posição aberta. Verifique que o mecanismo de libertação rápida do travão esteja aberto.
8. Mude a mudança no carreto (derailleur) e a corrente para a engrenagem mais alta (tamanho mais pequeno).
9. Puxe para trás e para baixo na mudança traseira no carreto (derailleur traseiro) para abrir a corrente e instalar a cassete entre as secções superior e inferior da corrente, de maneira que a corrente se enrole em volta do carreto mais pequeno.
10. **Verifique que o eixo da roda esteja completamente assente nos encaixes do garfo.**
11. Feche o aperto/desprendimento rápido até metade do seu curso, com a alavanca de aperto/desprendimento rápido paralela ao eixo do cubo da roda.
12. Aperte a porca de prender do aperto/desprendimento rápido de modo que entre em contacto com o encaixe. Ao fechar a alavanca, deve sentir uma certa tensão quando a alavanca de aperto/desprendimento rápido estiver na posição horizontal (paralela ao solo), mas deverá ainda poder atingir a posição completamente fechada (a 90 graus do eixo do cubo da roda). A alavanca de aperto/desprendimento rápido deverá deixar uma marca claramente impressa na sua mão. Se a alavanca de aperto/desprendimento rápido não deixar uma marca claramente impressa na sua mão, a tensão não é suficiente. Para aumentar a tensão, abra a alavanca de aperto/desprendimento rápido e aperte a porca de prender do aperto/desprendimento rápido, por pequenos incrementos, até atingir a tensão considerada conveniente. Quando fechada, a alavanca de aperto/desprendimento rápido deverá ficar posicionada entre o garfo que vem do assento e o garfo que vem da corrente. Mude a posição da alavanca conforme necessário para obter esta orientação.



9





12

INSPECÇÃO FINAL

13. Feche o mecanismo de libertação rápida do travão da frente. Observe a centragem da roda da frente no garfo. A roda deverá ficar centrada entre os braços do garfo. Se a roda não estiver centrada entre os braços do garfo, abra o dispositivo de aperto/desprendimento rápido da roda, assegure-se de que a roda esteja completamente assente nos encaixes do garfo, e feche o dispositivo de aperto/desprendimento rápido (ver passo 6). Inspeccione o alinhamento e a centragem dos calços do travão fechando e abrindo os calços com a alavanca do travão. Se os calços do travão não estiverem centrados com a roda, consulte as instruções do fabricante dos travões. Se a roda não conseguir ficar adequadamente centrada no garfo, deverá consultar o seu concessionário SRAM ou um mecânico de bicicletas profissional.
14. Feche o mecanismo de libertação rápida do travão traseiro. Observe a centragem da roda dentro do garfo que vem do assento e do garfo que vem da corrente. Se a roda não estiver centrada dentro do garfo que vem do assento e/ou do garfo que vem da corrente, abra o dispositivo de aperto/desprendimento rápido, assegure-se de que o eixo da roda esteja completamente assente nos encaixes e feche o dispositivo de aperto/desprendimento rápido (ver passo 12). Se os calços do travão não estiverem centrados com a roda, consulte as instruções do fabricante do travão. Se falharem novas tentativas de alinhar a roda de forma adequada centrando-a no quadro, deverá consultar o seu concessionário SRAM ou mecânico profissional de bicicletas.

CUIDADOS E LIMPEZA

Use sabão e água para limpar os seus aros. Quando usar dissolvente para retirar cola dos aros para pneus tubulares (boyau), evite o contacto do dissolvente com as decalcomanias e etiquetas adesivas porque isso poderá danificá-las.

GARANTIA DA SRAM LLC

ÂMBITO DE GARANTIA LIMITADA

A SRAM Corporation garante os seus produtos quanto à não existência de defeitos de material ou de mão de obra, pelo prazo de dois anos a contar da data da compra original. Esta garantia só se aplica ao dono original e não pode ser transferida. As reclamações no âmbito desta garantia têm de ser feitas através do retalhista onde a bicicleta ou o componente SRAM foi adquirido. É exigido o comprovativo de compra.

LEGISLAÇÃO LOCAL

Esta garantia dá ao cliente direitos legais específicos. O cliente pode ainda ter outros direitos, que variam de um Estado para o outro dentro dos EUA, de uma província para a outra dentro do Canadá, e de um país para o outro em todo o mundo.

Na medida em que esta declaração de garantia não esteja em concordância com as leis locais, deve ser considerada modificada de modo a tornar-se coerente com elas, podendo algumas denegações e limitações aplicar-se ao cliente. Por exemplo, em alguns Estados dos EUA, bem como nalguns países (incluindo províncias do Canadá):

a. Impedem denegações e limitações incluídas nesta declaração de garantia de limitar os direitos estatutários dos consumidores (por exemplo, no Reino Unido).

b. Por outro lado, poderá restringir-se a capacidade do fabricante impor tais denegações ou limitações.

LIMITAÇÕES DA RESPONSABILIDADE

Dentro das limitações consagradas pelas leis locais, excepto no que se refere às obrigações especificamente apontadas nesta declaração de garantia, não poderá, em caso algum, a SRAM ou seus fornecedores terceiros ser responsabilizados por danos directos, indirectos, especiais, ocasionais ou consequenciais.

LIMITAÇÕES DE GARANTIA

Esta garantia não se aplica a produtos que tenham sido incorrectamente instalados e/ou regulados em contradição com os respectivos manuais de instalação técnica da SRAM. Os manuais de instalação da SRAM encontram-se online, em www.sram.com, www.rockshox.com, www.avidbike.com, www.truvativ.com, ou www.zipp.com.

Esta garantia não se aplica a danos causados ao produto por colisões, pancadas, utilização abusiva do produto, desrespeito pelas especificações de uso do fabricante, nem qualquer outra circunstância em que o produto tenha sido submetido a forças ou cargas para além daquelas para que foi projectado.

Esta garantia não se aplica quando o produto tiver sofrido modificações.

Esta garantia não se aplica quando o número de série ou o código de produção tiverem sido deliberadamente alterados, ofuscados ou removidos.

Esta garantia não se aplica ao desgaste e deterioração normais. Peças sujeitas a desgaste e envelhecimento deterioram-se em consequência do uso normal, da falta de manutenção recomendada pela SRAM e/ou de condução ou instalação em condições ou aplicações diferentes das recomendadas.

Exemplos de peças sujeitas a desgaste e deterioração:

- Vedantes de poeira
- Buchas
- Anilhas vedantes de ar (o-rings)
- Anilhas deslizantes
- Peças móveis de borracha
- Anéis de espuma
- Material de fixação de amortecedores traseiros e principais juntas vedantes
- Roscas de pernos (alumínio, titânio, magnésio ou aço)
- Tubos superiores (suportes)
- Mangas de travão
- Pastilhas de travão
- Correntes
- Rodas dentadas
- Cassetes
- Cabos de mudanças e de travão (interior e exterior)
- Punhos do guiador
- Manípulos das mudanças
- Rodas esticadoras
- Rotores de travão de disco
- Superfícies de travagem das rodas
- Batentes da suspensão
- Rolamentos e chumaceiras
- Pistas de rolamentos
- Garras
- Engrenagens da transmissão
- Raios
- Cubos livres
- Deflectores do guiador
- Corrosão
- Ferramentas

Esta garantia não cobre danos provocados pela utilização de peças de diferentes fabricantes.

Esta garantia não cobre danos provocados pela utilização de peças que não são compatíveis, adequadas e/ou autorizadas pela SRAM para uso com componentes da SRAM.

Esta garantia não cobre danos resultantes de uso comercial (aluguer).

Copyright © SRAM LLC • 2010

Zipp ホイール・ユーザーマニュアル

本マニュアルには、お買い上げいただいたホイール製品を安全にご利用、ならびにメンテナンスしていただくための重要な情報が記載されています。Zipp ホイールの性能が十分に発揮されるよう、必ず推奨する方法に従って製品をご利用ください。快適で安全な走行体験を実現します。

安全にご利用いただくために

ホイールを正確に装着していない自転車をご利用になると、走行中にホイールが動いたり、あるいは自転車から外れてしまい、自転車を破損させるだけでなく、お客様の大怪我または死亡事故につながる危険性があります。ホイールは、自転車のフレームに適切に取り付けてください。アラインメントがずれると、ギアチェンジや自転車のハンドリングに問題を起こすことがあります。必ず以下の事項を実行してください：

軸、ドロップアウト、クイック・リリース機構にゴミなどの汚れがないかどうか確認してください。

クイック・リリース機能を使ったホイールの正しい固定方法が分からない場合は、お買い上げのディーラーにおたずねください。

ホイールを装着する場合は、正しい方法で装着してください。クイック・リリース調節ナットを締めた時に、少なくとも 4 段の溝が噛み合っているようにします。

ホイールが正確かつ確実に装着されているか確認できない場合には、絶対に自転車をご使用にならないでください。

Zipp ホイールは、タンデム自転車での使用は想定して**いません**。

クリンチャー・リムに装着されたタイヤの空気圧は、125 psi を超えないようにしてください。

チューブラー・リムに装着されたタイヤの空気圧は、タイヤ・メーカーが指定する最大空気圧を超えないようにしてください。

お使いのリムに適合するブレーキ・パッドを必ず使用してください。不適切なブレーキ・パッドや汚れたブレーキ・パッドを使用すると、ブレーキ時の温度が非常に高くなり、リムへの作用不足または作用障害を招いて、大怪我または死亡事故につながる危険性があります。

セラミック・コーティングされていないリムには、セラミック専用パッドを使用しないでください。

ホイールに付属しているパッドまたは Zipp 承認済みのパッドのみを使用してください。Zipp 承認済みパッドのリストは、www.zipp.com をご参照ください。その他のパッドは使用しないでください。Zipp カーボン専用パッドではないパッドなど、承認されていないパッドを使用すると、高熱が発生してリムを損傷し、大怪我または死亡事故につながる危険性があります。

カーボン・リムには、以前にアルミニウム・リムに使用していたいかなるブレーキ・パッドも再度利用しないでください。磨耗による素材がパッドに吸着されている恐れがあります。

アルミニウム・リム：毎回の乗車前に、リムの各側にある磨耗インディケーターを必ず確認してください。いずれかのインディケーターが完全に磨耗しているかまたは消滅している場合は、ホイールの使用を直ちに中止してください。磨耗インディケーターは、ホイールの安全な使用に最低限必要なリムの厚さを示すものです。最低限必要な厚さに満たないリムに装着されたホイールでの乗車は、リムおよび / またはホイールに構造上の損傷を引き起こす危険性があります。

クリンチャーまたはチューブラー・ホイールには、いかなるチューブレス製品 (チューブラー・タイヤは除く) の使用も試みないでください。

互換性

Zipp カーボン・クリンチャーおよび 101 リムは、厚さ 20 mm - 34 mm のタイヤに対応しています。その他のすべての Zipp クリンチャー・リムは、厚さ 19 mm - 25 mm のタイヤに対応しています。

Zipp ホイールは、SRAM、Shimano®、および Campagnolo® カセットと互換性があります。

着色された標準ブレーキパッドを使用すると、リムのブレーキ表面の変色を招くことがあります。これは保証対象外となります。

パーツの準備

お買い上げのカーボン・ホイールには、以下に示すように、リムの深さに対応したバルブ・エクステンションが付いています：

- 202、303 ホイール用 33 mm
- 404 ホイール用 48 mm
- 808 ホイール用 72 mm
- 1080 ホイール用 98 mm

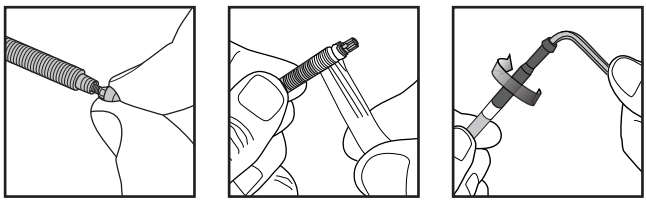
バルブ・エクステンションの取り付け

注意：バルブ・エクステンションの取り付けは、タイヤの装着**前**に行ってください。

1. プラスチック製の Presta バルブキャップと金属製のロックリングを取り外します。バルブ・ロックナットを回して完全に外します。
2. 配管用テープ (PTFE テープ) を、バルブ端から始めて、右回りに、狭いバルブキャップのネジ山と幅の広いバルブ本体の両方に届くように伸ばしながら、バルブ端の周囲に巻きます。テープを延ばしすぎて、バルブ端の通風孔まで覆わないように注意してください。

   注意：配管用テープには、厚さの異なったものが数種類あります。薄いテープを使う場合は、適切にバルブを密封するために、重ね巻きが必要な場合もあります。
3. バルブ・エクステンションに差し込んだ 3 mm のヘクサレンチを使い、バルブ・エクステンションをバルブ端に通し、きつく締めます。

   注意：配管用テープは、バルブ・エクステンションを取り外す度に巻き替えるようにします。



Copyright © SRAM LLC • 2010

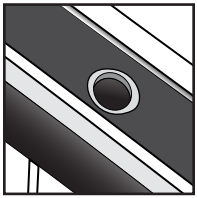
クリンチャー・タイヤの取り付け

リム・テープの取り付け

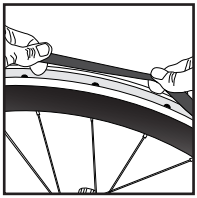
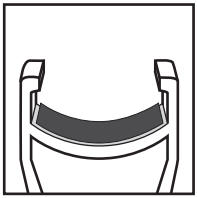
注意：適切なパフォーマンスのために、薄いプラスチックまたは薄い布製のリム・ストリップを使用してください。Zipp リム専用に特別にデザインされた Zipp リム・テープの使用をお勧めします。Velox© または同様の厚い布製リム・ストリップは使わないでください。**カーボン・クリンチャー**には、SRAM または Zipp の 18 mm リム・テープのみを使用してください。カーボン・クリンチャーに 18 mm 未満のリム・テープを使用すると、チューブに損傷を引き起こす危険性があります。

1. リム・ストリップ上のバルブ・ホールとホイール・リム上のバルブ・ホールの位置を合わせます。
2. リム・ストリップをリムの周りに張っていきます。この時、リムのすべての部分で、リム・ストリップがタイヤベッドの中心にくるように注意します。

   重要:必ず、すべてのスポーク･ホールが、リム･ストリップで完全に覆われるようにしてください。リム･ストリップのバルブ・ホールが、リムのバルブ・ホールと重なっていることを再度確認します。



1

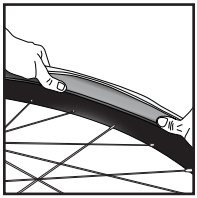
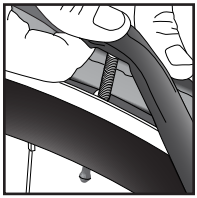
2

タイヤの装着

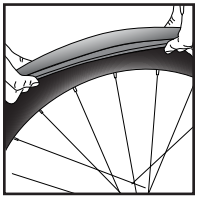
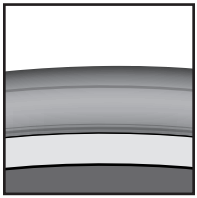
3. タイヤ・ビードを 1 個、手でリムに取り付けます。タイヤ・ビードを手でうまくはめ込むことができない場合は、プラスチック製のタイヤ・レバーで慎重にタイヤ・ビードをはめ込みます。

   注意：側面にホイールの回転方向を示す矢印がプリントされているので、チェックするようにしてください。方向を示す矢印のないタイヤもあります。製造メーカーのロゴがリム・バルブ・ホールの近くにくるように、タイヤを装着してください。これで、パンク原因がすぐに分かるようになります。

4. チューブの形を保つ程度に、チューブをふくらませます。チューブ・バルブをリムのバルブ・ホールに取り付け、リムに対し垂直になるようにバルブの位置を合わせます。残りのチューブをタイヤとリムの間に取り付け、チューブがねじれたり、不均等になっていないことを確認します。
5. 2 個目のタイヤ・ビードを、手でリムに取り付けます。タイヤ・ビードを手でうまくはめ込むことができない場合は、プラスチック製のタイヤ･レバーで慎重にタイヤ･ビードをはめ込みます。インナー･チューブをリムに締め付けないように注意してください。
6. 空気圧があまり高くならない程度にタイヤをふくらませます。リムの両側から、タイヤが適切に取り付けられているか、インナー・チューブがとび出ていないかをチェックします。必要な場合は、装着し直します。
7. 空気圧が最高になるようにタイヤをふくらませます。タイヤを回転させた時に、ホップや横方向の動きが起きないことを確認します。

3

4

5

6

チューブラー・タイヤの取り付け

チューブラー・タイヤをホイールへ取り付けるには、チューブラー・タイヤのチューブラー専用リムへの接着が必要になります。チューブラー・タイヤをチューブラー専用リムへ接着するには、以下が必要になります:

- チューブラー用接着剤グルー (3M™ Fast Tack 接着剤は使用**しない**でください。タイヤを損傷します。)
- イソプロピル・アルコールまたはアセトン
- ニトリル手袋
- 塗布用ブラシ

リムの準備

1. カーボン・リムは、イソプロピル・アルコールまたはアセトンで、安全に清浄できます。タイヤの設置面部分をイソプロピル・アルコールまたはアセトンできれいにします。リムに古い接着剤が付着している場合は、乾いた接着剤をすべて取り去り、次のステップに進む前に、リムをイソプロピル・アルコールまたはアセトンできれいにします。

   重要：リムにはいかなる溶剤も使用しないでください。エポキシ樹脂を損傷する可能性があります。

   注意：タイヤをリムに取り付ける際に、チューブラー・タイヤ専用テープの使用は可能です。適切な取り付け方法は、テープ・メーカーのマニュアルを参照してください。

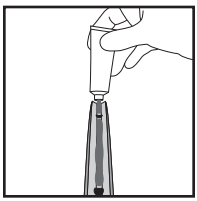
リムとタイヤへ 1 回目の接着剤を塗布

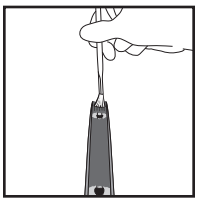
リム

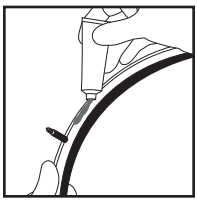
2. ニトリル手袋を装着し、リム一周分にわたって、リムのタイヤ接着面の中心部分に接着剤を薄く付けます。このとき、スポーク・ホールの部分をとばして付けていきます。
3. 手袋を着けたままの指または塗布用ブラシを使用して、タイヤ接着面の中心部分からリムのそれぞれの端まで、接着剤を薄く均等に延ばします。リム一周分にわたって、接着剤を均等に塗布してください。スポーク・ホールには接着剤を付けないようにします。リムを安定した場所に置き、1 回目の接着剤を完全に乾かします。これには約 2 時間ほどを要します。

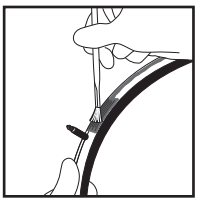
タイヤ

4. ベース・テープが外側を向き、裏返しになるまで、タイヤをふくらませます。
5. ニトリル手袋を装着し、タイヤ一周分にわたって、タイヤ・ベース・テープの中心部分に接着剤を薄く付けます。
6. 手袋を着けたままの指または塗布用ブラシを使用して、タイヤ・ベース・テープの中心部分からベース・テープの端まで、接着剤を薄く均等に延ばします。タイヤ一周分にわたって、ベース・テープ部分に接着剤を均等に塗布してください。タイヤを安定した場所に置き、1 回目の接着剤を完全に乾かします。これには約 2 時間ほどを要します。


2


3


5


6

Copyright © SRAM LLC • 2010

リムとタイヤへ 2 回目の接着剤を塗布

7. 上記と同じ方法を用いて、2 回目の接着剤を薄く均等に、リムとタイヤに塗布します。接着剤の塗布後、リムとタイヤを別々の場所に置き、2 回目の接着剤をわずかにベトつきが残る程度まで乾かします。これには数時間ほどを要します。

リムとタイヤへ最終の接着剤を塗布

8. 上記と同じ方法を用いて、最終となる接着剤を薄く均等に、リムとタイヤに塗布します。リムとタイヤの接着剤を約 15 分ほど乾かします。

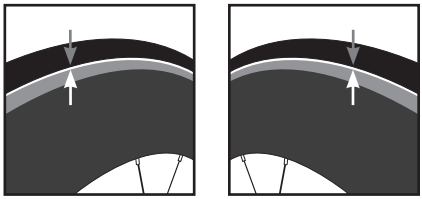
タイヤのリムへの取り付け

重要:チューブラー・タイヤをカーボン・リムに取り付ける際は、いかなるツールも使用しないでください。リムを損傷する可能性があります。

9. タイヤのバルブ・ステム部分を内側に丸め、バルブ・ステムをリムのバルブ・ホールに挿入します。
10. バルブ・ステムの部分で、タイヤをしっかりとリムに押し付け、その後にタイヤの残り部分をリムに対して広げ、巻き付けていきます。タイヤをリムに巻き付ける際は、リムへの取り付けが済んだタイヤ部分にしっかりと圧力をかけ続けることを怠らないでください。

タイヤをリム上の中心に調整

11. タイヤをリムに取り付けたら、タイヤがリム上の中心に収まっているかどうか確かめます。リムの両側に沿って同じ分量のベース・テープが見えていなければなりません。
12. タイヤを 50 psi にふくらませて、手でスピンさせます。ホイールをスピンさせながら、タイヤのトレッドが前後に動いていないことを確かめます。前後に動いているように見える場合、タイヤは中心からずれています。タイヤが中心からずれている場合は、タイヤの空気を抜き、押したり捻ったりして、正しい位置にきちんと収まるようにします。
13. タイヤを再びふくらませて、タイヤがリム上の中心にあるかどうか確かめます。タイヤを膨らませたときにタイヤがリム上の中心にくるまで、この手順を繰り返してください。
14. タイヤが中心に収まったら、タイヤを最大の空気圧 (ただし 125 psi 未満) までふくらませ、タイヤがリムにしっかりと接着されるように、一晩そのまま置いておきます。



11

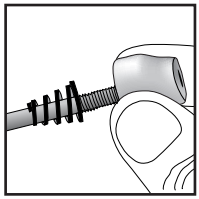
事後処理とメンテナンス

15. イソプロピル・アルコールまたはアセトンを使用して、リムの側面に付いた余分な接着剤を注意深く取り除きます。タイヤ / リムの接着部に、溶剤が付かないように注意してください。毎回の乗車前に、タイヤとリムの接着状態とタイヤの空気圧を確認してください。必要に応じて、接着剤を取り除いた上でタイヤを付け直しますが、少なくとも各シーズンに一度はこの作業を行うようにしてください。

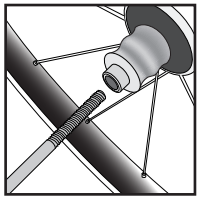
ホイールの取り付け方法

クイック・リリースの組み立てと装着

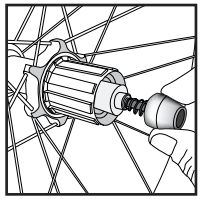
1. 調節ナットをクイック・リリース・スキュアの端から抜き取り、調節ナットに最も近いテンション・スプリングを取り外します。
2. クイック・リリース・スキュアのシャフトをハブ・アクスルを通して非ドライブ側からスライドさせます。テンション・スプリングの細くなっている方の端をハブ・アクスルの方に向けて再び取り付け、調節ネジを数回回すようにしてスキュアに装着します。



1



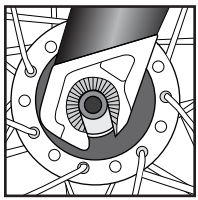
2



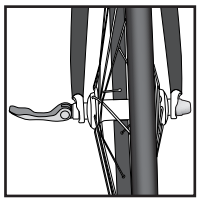
フロント・ホイール

3. クイック・リリース・スキュア・レバーの位置がオープンになっていることを確認します。ブレーキのクイック・リリース・メカニズムがオープンになっていることを確認します。
4. クイック・リリース・レバーが自転車の非ドライブ側にくるようにして、フロント・ホイールをドロップアウトの間に装着します。**ホイール・アクスルが、フォーク・ドロップアウトに完全に収まり、セーフティ・タブに触れていないことを確認します。**

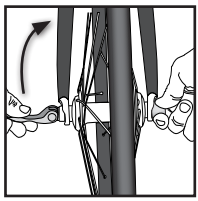
   注意：ご使用のフロント・タイヤに方向を示す矢印がついている場合は、回転する方向に注意を払い、クイック・リリース・レバーが自転車の非ドライブ側にきて、タイヤが正しい方向に回転するように装着します。
5. クイック・リリース・レバーがハブ・アクスルと平行になるようにして、クイック・リリースを半分の位置まで閉じます。
6. ドロップアウトと接触するように、クイック・リリース調節ナットを締めます。レバーを閉じる際、クイック・リリース・レバーが水平なポジション (フォークに対し 90 度の位置) にあると、ある程度の抵抗を感じますが、さらに完全に閉じたポジション (ハブ・アクスルに対し 90 度の位置) まで押し込むことができます。この時、クイック・リリース・レバーの跡がはっきりと手に残るはずです。テンションが低すぎると、クイック・リリース・レバーの跡がはっきりと手に残りません。テンションを高めるには、クイック・リリース・レバーを開き、適度なテンションを感じるまでクイック・リリース調節ナットを少しずつ回します。クイック・リリース・レバーは、レバーを閉じた時に、非ドライブ側のフォークレッグのちょうど裏側にくるはずです。この方向になるまで、必要に応じてレバーの位置を変えてください。



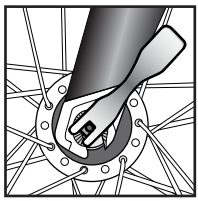
4



5



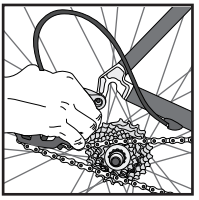
6



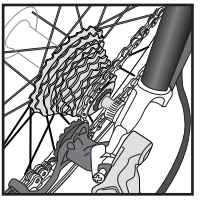
Copyright © SRAM LLC • 2010

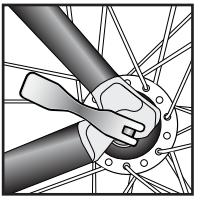
リア・ホイール

7. クイック・リリース・スキュア・レバーの位置がオープンになっていることを確認します。ブレーキのクイック・リリース・メカニズムがオープンになっていることを確認します。
8. ディレイラーとチェーンを一番高い (最小) ギアに入れます。
9. リア・ディレイラーを手前に引き下げてチェーンを開き、チェーンが最も小さいコグのまわりに巻きつくようにして、チェーン上下の部分の間にカセットを取り付けます。
10. **ホイール・アクスルが、フォーク・ドロップアウトに完全に収まっていることを確認します。**
11. クイック・リリース・レバーがハブ・アクスルと平行になるようにして、クイック・リリースを半分の位置まで閉じます。
12. ドロップアウトと接触するように、クイック･リリース調節ナットを締めます。レバーを閉じる際、クイック・リリース・レバーが水平なポジション (地面に対し平行な位置) にあると、ある程度の抵抗を感じますが、さらに完全に閉じたポジション (ハブ･アクスルに対し 90 度の位置) まで押し込むことができます。この時､クイック･リリース･レバーの跡がはっきりと手に残るはずです。テンションが低すぎると､クイック・リリース・レバーの跡がはっきりと手に残りません。テンションを高めるには、クイック・リリース・レバーを開き､適度なテンションを感じるまでクイック･リリース調節ナットを少しずつ回します。クイック・リリース・レバーは、レバーを閉じると、シートステイとチェーンステイの間にくるはずです。この方向になるまで、必要に応じてレバーの位置を変えてください。



9





12

最終点検

13. フロント・ブレーキのクイック・リリース・メカニズムを閉じます。フォーク内側のホイールの中心を調べます。ホイールの中心がフォーク・ブレードの間に出ているはずです。ホイールの中心がフォーク・ブレード間に出ていない場合は、クイック・リリースを開けて、フォーク・ドロップアウト内のホイール・アクスルがしっかりと取り付けられているかを確認し、クイック・リリースを閉じます (ステップ 6 を参照)。ブレーキ･レバーのアラインメントとセンタリングを､パッドを開け閉めして点検します。ブレーキ･パッドがホイールに対して正しくセンタリングされていない場合は、ブレーキ製造メーカーのマニュアルをご参照ください。フォーク内側のホイールのセンタリングがうまくできない時は、SRAM ディーラーまたは専門の自転車整備士にご相談ください。
14. リア・ブレーキのクイック・リリース機構を閉じます。チェーン・ステイとシート・ステイの間にあるホイールのセンタリングを調べます。ホイールがチェーン・ステイおよび / またはシート・ステイの間の中心にない場合は、クイック・リリースを開き、ホイール・アクセルがドロップアウト内に完全に収まっていることを確認し､クイック･リリースを閉じます (ステップ 12 を参照)。ホイールに対してブレーキパッドが正しく中心にきていない場合は、ブレーキ製造メーカーのマニュアルをご参照ください。それでもフレーム内でホイールを正しく中心にもってくるための、ホイールのアラインメント調整がうまくいかない場合は、最寄りの SRAM ディラーか専門の自転車整備士にご相談ください。

手入れおよびクリーニング方法

石鹸と水を使用して、リムを洗浄します。チューブラー・リムから接着剤を取り除くために溶剤を使用する場合は、デカールに溶剤が付かないように注意してください。溶剤がデカールを損傷する恐れがあります。

SRAM LLC の保証規定

制限的保証の範囲

SRAM LLC（以下当社）では、本製品のお買い上げの日から 2 年間、材質あるいは製作技術が原因となる損傷や故障が無いことを保証いたします。本保証は、当初の所有者にのみ適用され、第三者に譲渡することはできません。本保証に基づく請求は、自転車あるいは SRAM 部品を購入した販売店を通じて行うものとします。保証を受ける場合は、オリジナルの購入証明が必要です。

地域法

本保証の文面は、お客様に対して特定の法的権限を提供するものです。またお客様は、州ごと（米国）、行政区ごと（カナダ）、あるいは、国ごとに異なるその他の権限を有することができます。

本保証の文面が地域法と整合しない場合、本保証は該当する地域法に適合するよう修正することができ、免責および本保証の制限がお客様に適用されることがあります。例えば、アメリカ合衆国以外（カナダの行政区を含む）の国、ならびにアメリカ合衆国の州によっては以下のことが発生することがあります：

a. 免責および本保証の文面の制約事項がお客様の法的権利を制約することがないようにする（英国など）

b. あるいは製造者がこのような免責、制約事項を実行する権利を制約する

責任制限

地域法の許す範囲において､本保証の文面で明文化されている義務を除き､SRAM およびそのサードパーティ供給者は、直接的、間接的、特定の、付随的な、あるいは結果的ダメージに対して責任を負うものではありません。

保証の制限事例

本保証は、当社取り付けマニュアルとは異なる方法で取り付け、あるいは調節された製品には適応されません。SRAM 取り付けマニュアルは、www.sram.com、www.rockshox.com、www.avidbike.com、www.truvativ.com、あるいは www.zipp.com に掲載されています。

さらに、衝突あるいは乱暴な使用による本製品の損傷、当社仕様とは異なる使用による損傷、また規格を超えた負荷のかかる状態での使用による損傷も保証の対象外となります。

本保証は、製品が改造されている場合には適用されません。

本保証は、シリアル・ナンバーあるいは製品コードが意図的に改竄、破壊、消去されている場合には適用されません。

本保証は、通常の摩耗、消耗に対しては適用されません。消耗部品は、通常の使用のほか、SRAM の推奨するサービスが行われていない場合、および SRAM の推奨しない状態や条件での乗車または取り付けの結果発生するダメージの影響を受けます。

“消耗”部品とは以下の部品を意味します：

- ダスト・シール
- エア・シーリング O- リング
- ラバー・ムービング・パーツ
- リアショック取り付けハードウェアおよびメインシール
- ストリップド・スレッド / ボルト（アルミ、チタン、マグネシウムあるいはスチール）
- ブレーキ・パッド
- スプロケット
- シフターおよびブレーキ・ケーブル（内側および外側）
- シフター・グリップ
- ディスク・ブレーキ・ローター
- ボトムアウト・パッド
- ベアリング・レース
- トランスミッション・ギア
- フリー・ハブ
- 腐食
- ブッシング
- グライド・リング
- フォーム・リング
- アッパーチューブ（スタンチョン）
- ブレーキ・スリーブ
- チェーン
- カセット
- ハンドルバー・グリップ
- ジョッキー・ホイール
- ホイール・ブレーキング面
- ベアリング
- 歯止め
- スポーク
- エアロ・バー・パッド
- ツール

本保証は、他の製造者の部品を使用した結果発生したダメージには適用されません。

本保証は、SRAM 部品との使用に際して、互換性があるか、あるいは SRAM により認定された部品以外の部品を使用した結果発生したダメージには、適用されません。

商業的（レンタル）使用による損害は、本保証の対象外です。

Copyright © SRAM LLC • 2010

ZIPP
SPEED WEAPONRY™

车轮 用户手册

本手册包含了关于自行车轮安全操作和维护的重要信息。为确保您的 Zipp 车轮能够正常使用，我们希望您一定按照我们的建议操作，如此您就可获得更加愉快且毫无故障的骑车体验。

重要安全须知

车轮安装不当可能会引起骑车时车轮移动或从自行车上脱落，导致自行车损坏，骑行人员严重受伤甚至死亡。您的车轮必须正确安装到自行车架上。安装时未对准会导致换挡和自行车操纵时出现问题。因此您必须：

- 确保自行车轴、钩爪和快脱机构清洁，无污垢或碎屑。
- 咨询经销商，了解如何使用快脱机构正确地固定前轮。
- 安装车轮时必须使用正确的方法。当快脱机构的调节螺母闭合时，请确保有四圈或更多的螺纹吃进螺母中。
- 在确定车轮已正确安装且安全之前请勿骑行。
- Zipp 车轮不适合用在任何双人自行车上。
- 在向紧钳轮圈上的轮胎充气时，请勿让气压超过 125 psi。
- 在向管状轮圈上的轮胎充气时，请勿超出厂商规定的最大气压值。

您必须使用适合特定轮圈的刹车垫。使用不当或受污的刹车垫会导致过高的刹车温度，引起车轮过早磨损和 / 或故障，从而导致人员严重受伤甚至死亡。

- 请勿在非陶瓷涂层的轮圈上使用陶瓷专用的刹车垫。
- 请只使用车轮随附的刹车垫或经 Zipp 批准的刹车垫。欲知哪些刹车垫是经 Zipp 批准的，请参见 www.zipp.com。请勿使用任何其他刹车垫。未批准的刹车垫，包括非 Zipp 的碳专用刹车垫，可能产生过高热量，引起车轮故障，从而导致人员严重受伤甚至死亡。
- 请勿将铝质轮圈用过的任何刹车垫用在碳质轮圈上，因为刹车垫中可能嵌入了有研磨作用的材料。

铝质轮圈：每次骑行前检查轮圈每侧的磨损指示标记。如发现任何磨损指示标记已完全磨掉或消失，则立即弃用该车轮。磨损指示标记代表安全操作车轮需要的轮圈最小厚度。在轮圈厚度允许的最小值以下的使用车轮，会导致轮圈和 / 或车轮出现结构性故障。

请勿尝试在紧钳或管状车轮上使用任何无内胎产品（管状轮胎除外）。

兼容性

Zipp 碳质紧钳轮圈和 101 轮圈与 20 mm - 34 mm 宽的轮胎兼容。所有其他 Zipp 紧钳轮圈都与 19 - 25 mm 宽的轮胎兼容。

Zipp 车轮与 SRAM、Shimano® 及 Campagnolo® 的链匣兼容。

使用彩色的标准刹车垫会导致轮圈制动面褪色，这不在保修范围内。

部件准备

您的碳质车轮配有阀门加长杆，与轮圈的深度相配，具体如下：

- 33 mm 适用于 202、303 车轮
- 48 mm 适用于 404 车轮
- 72 mm 适用于 808 车轮
- 98 mm 适用于 1080 车轮

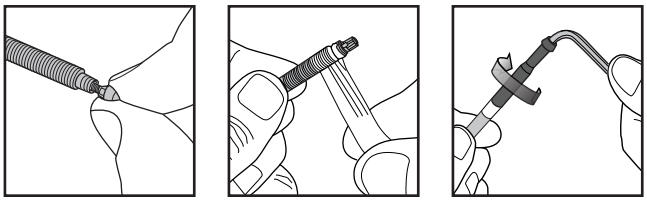
安装阀门加长杆

注：在安装轮胎之前装上阀门加长杆。

1. 取下塑质 Presta 阀盖和金属密封环。充分拧松阀门防松螺母。
2. 从阀门尾部开始，用管道胶带（铁氟龙胶带）顺时针缠在阀门端部，并伸展到较窄的阀盖螺纹和较宽的阀体上。确保胶带没有缠绕到阀门端部的气孔上。

   注：管道胶带有多种厚度可选。如果使用较薄的胶带，则需要缠绕多层才能适当地密封阀门。
3. 用 3 mm 六角扳手插入阀门加长杆，将阀门加长杆旋上阀门的端部并紧固。

   注：每次拆除加长杆时都应当更换管道胶带。



Copyright © SRAM LLC • 2010

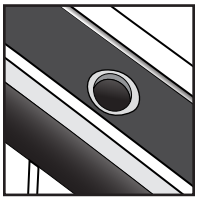
安装紧钳轮胎

安装轮圈垫带

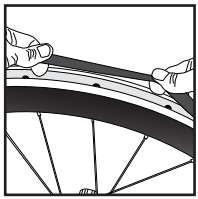
注：您必须使用薄的塑料或织布垫带，以达到适当的性能。我们建议使用 Zipp 轮圈垫带，因为它是专门设计与 Zipp 轮圈配合使用的。请勿使用 Velox© 或类似厚度的布质垫带。对于碳质紧钳轮圈，请勿必使用 SRAM 或 Zipp 18 mm 的轮圈垫带。在碳质紧钳轮圈上用 18 mm 以下的垫带会出现移位，从而可能导致内胎故障。

1. 将垫带上的气门孔对准轮圈上的气门孔。
2. 将垫带拉伸了缠在轮圈周围。确保垫带位于整圈轮胎床身的中心位置。

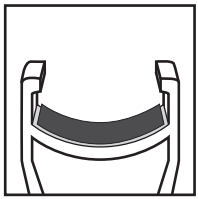
   重要提示：确保垫带完全覆盖所有的轮辐孔。复查垫带气门孔是否仍对准轮圈上的气门孔。



1



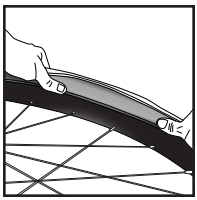
2



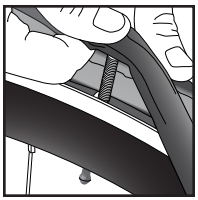
安装轮胎

3. 用手将一个胎圈放到轮圈上。如果用手无法使胎圈到位，可小心地用塑料撬胎棒使胎圈到位。

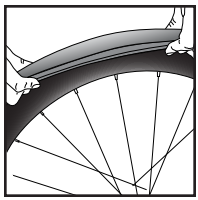
   注：检查轮胎，看一下轮胎胎壁上所印制的方向箭头是否指向车轮的旋转方向。并非所有的轮胎都有方向箭头。安装轮圈气门孔附近有厂家标识的轮胎。这将使您能快速找到漏气的原因。
4. 对内胎充气，使其刚好能够支撑其形状。将内胎气门装入轮圈气门孔并对准，使它与轮圈垂直。将内胎的其余部分安装到轮胎和轮圈之间，确保内胎没有扭曲或起凸。
5. 用手将第二个胎圈放到轮圈上。如果用手无法使胎圈到位，可小心地用塑料撬胎棒调整以完成轮胎的安装。小心避免内胎与轮圈挤压在一起。
6. 对轮胎充气至低压。检查轮圈两侧，查看轮胎是否正确安装到位以及内胎是否有伸出的迹象。如需要，可重新安装。
7. 对轮胎充气至全压。轮胎在旋转时应不存在跳动或左右移动的情形。



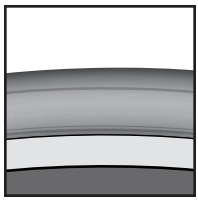
3



4



5



6

安装管状轮胎

在车轮上安装管状轮胎涉及到将管状轮胎胶合到专用轮圈上。要将管状轮胎胶合到专用轮圈上，您需要以下工具：

- 管胎胶（**请勿**使用 3M™ 快速粘胶，否则会损坏轮胎）
- 异丙醇或丙酮
- 丁腈手套
- 涂胶刷

准备轮圈

1. 碳质轮圈可以用异丙醇或丙酮安全清洗。用异丙醇或丙酮清洗轮胎基座区。如果轮圈上有干了的旧胶，则先清除所有干了的胶，并用异丙醇或丙酮清洗轮圈，然后再进行下一步。

   重要提示：请勿在轮圈上使用任何会对环氧树脂造成损坏的溶剂。

   注：将轮胎安装到轮圈上时可用管状轮胎专用的胶带。遵照胶带厂商的说明正确安装。

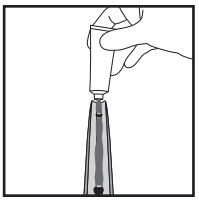
在轮圈和轮胎上涂第一层胶

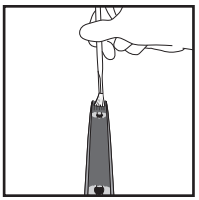
轮圈

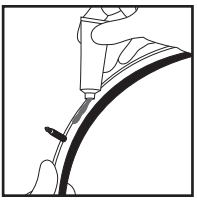
2. 戴上丁腈手套，在整个轮圈的轮胎基座中央滴一小滴胶水，尽量避开轮辐孔。
3. 用戴着手套的手指或涂胶刷将胶水从轮胎基座中央向轮圈两侧均匀地抹成薄薄的一层。确保胶水均匀涂在整个轮圈上。避免让胶水进入轮辐孔。将轮圈放在一边，让第一层胶干透。这可能需要几个小时。

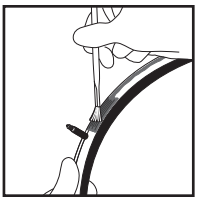
轮胎

4. 向轮胎充气，直到它翻出来，基带朝外。
5. 戴上丁腈手套，在整个轮圈的轮胎基带中央滴一小滴胶水。
6. 用戴着手套的手指或涂胶刷将胶水从轮胎基带中央向轮圈侧边均匀地抹成薄薄的一层。确保胶水均匀涂在整个轮圈的基带上。将轮胎放在一边，让第一层胶干透。这可能需要几个小时。


2


3


5


6

Copyright © SRAM LLC • 2010

在轮圈和轮胎上涂第二层胶

7. 用上述同样的方法在轮圈和轮胎上均匀地抹上一层薄薄的胶。将轮圈和轮胎分开放在一边，让第二层胶晾干，直到它变得有点粘。这可能需要几个小时。

在轮圈上涂最后一层胶

8. 再用上述同样的方法在轮圈和轮胎上均匀地抹上最后一层薄薄的胶。等待大约 15 分钟，让轮圈和轮胎上的胶变干。

在轮圈上安装轮胎

重要提示：在碳质轮圈上安装管状轮胎时请勿使用任何工具，否则可能损坏轮圈。

9. 朝内转动轮圈的气门杆部位，将气门杆插入轮圈气门孔。

10. 将轮胎紧紧按到轮圈的气门杆部位上，然后拉伸剩余部分的轮胎，卷绕在轮圈上。在将轮胎绕到轮圈上时，注意压紧已经安装好的轮胎部位。

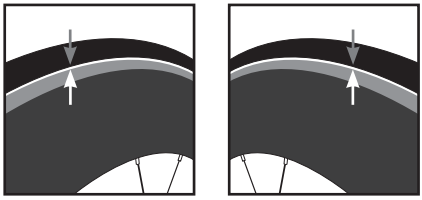
将轮胎定位在轮圈正中

11. 轮胎安装到轮圈上之后，检查轮胎是否在轮圈正中位置；轮圈两侧应能看到同量的基带。

12. 将轮胎充气至 50 psi，然后用手转动车轮。当车轮转动时，确保胎面不前后晃动。如果晃动，则表明轮胎没在正中位置。如果轮胎偏离了中心，则放掉胎气，将其推或扭到所需的位置。

13. 再次对轮胎充气，并检查是否在轮圈正中位置。重复这个过程，直到轮胎充气后居于轮圈正中。

14. 轮胎居中后，将轮胎充气至最大的额定气压（不超过 125 psi），然后让车轮休息一夜，使得胶水把轮胎胶合到轮圈上。



11

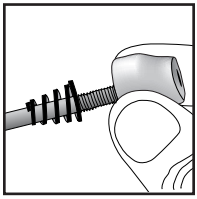
清理和维护

15. 用异丙醇或丙酮小心地除掉轮圈侧壁多余的胶水。防止轮胎 / 轮圈的胶合处沾上溶剂！每次骑行前检查轮胎与轮圈的胶合状态以及胎压。必要时将轮胎拆下并重新胶合，或至少每季度如此操作一次。

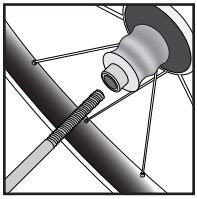
安装车轮

装配和安装快脱机构

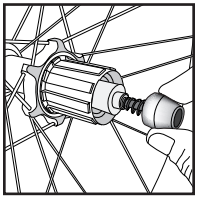
1. 松开快脱座箍端部的调节螺母，卸下离调节螺母最近的拉簧。
2. 将快脱座箍从非传动侧滑过整个轮毂轴管。重新安装拉簧，窄端朝向轮毂轴管，将调节螺母旋入座箍。



1



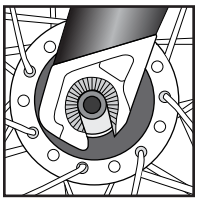
2



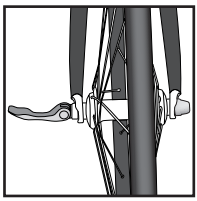
前轮

3. 检查快脱座箍杆是否处在开位。检查刹车快脱机构是否打开。
4. 将前轮安装在钩爪之间，使快脱杆位于自行车的非传动侧。检查轮轴是否完全没入前叉钩爪中，并且不接触任何安全蝶片。

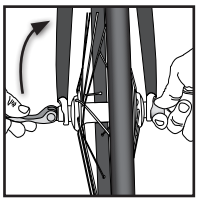
   注：如果前胎有方向箭头，注意旋转方向并确保安装时快脱杆位于自行车的非传动侧，并且轮胎以正确的方向旋转。
5. 将快脱机构关闭一半，使快脱杆与轮毂轴管平行。
6. 紧固快脱调节螺母，使其接触到钩爪。关闭快脱杆时，当快脱杆处于水平位置时（与前叉呈 90 度）应明显感觉到有张力，但您仍能到达全关闭位置（与轮毂轴管呈 90 度）。快脱杆应在您的手掌上留下清晰的印迹。如果快脱杆未在您的手掌上留下清晰印迹，则表明张力不够。为增强张力，应打开快脱杆，稍稍紧固快脱调节螺母，直至感觉到合适的张力。当关闭时，快脱杆应位于非传动侧前叉支管的后面。必要时调整快脱杆的位置，以达到此方位。



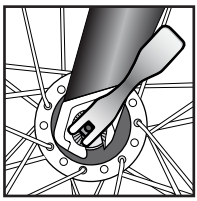
4



5



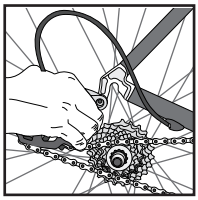
6



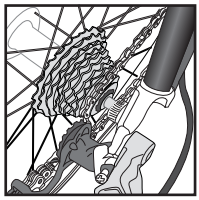
Copyright © SRAM LLC • 2010

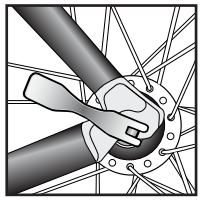
后轮

7. 检查快脱座箍杆是否处在开位。检查刹车快脱机构是否打开。
8. 将变速器和车链调节到最高（最小）档。
9. 向后和向下拉动后变速器以打开链条，并在链条的上和下半部分安装链匣，以使链条卷绕在最小的嵌齿上。
10. **检查轮轴是否完全没入前叉钩爪中。**
11. 将快脱机构关闭一半，使快脱杆与轮毂轴管平行。
12. 紧固快脱调节螺母，使其接触到钩爪。关闭快脱杆时，当快脱杆处于水平位置时（与地面平行）应明显感觉到有张力，但您仍能到达全关闭位置（与轮毂轴管呈 90 度）。快脱杆应在您的手掌上留下清晰的印迹。如果快脱杆未在您的手掌上留下清晰印迹，则表明张力不够。为增强张力，应打开快脱杆，稍稍紧固快脱调节螺母，直至感觉到合适的张力。当关闭时，快脱杆应位于后上叉和后下叉之间。必要时调整快脱杆的位置，以达到此方位。



9





12

最终检查

13. 关闭前刹车快脱机构。查看前轮是否位于前叉的中心位置。车轮应位于前叉腿之间的中心位置。如果车轮不在前叉腿之间的中心位置，则打开快脱机构，确保轮轴完全没入前叉钩爪中，然后关闭快脱机构（见第 6 步）。关闭再打开带刹车杆的衬垫，检查刹车衬垫是否对准且位于中心位置。如果刹车垫未在车轮的中心位置，请参阅刹车厂家的说明。如果车轮无法完全处于前叉的中心位置，则应咨询 SRAM 经销商或专业的自行车技师。
14. 关闭后刹车快脱机构。检查车轮是否在后下叉和后上叉之间的中心位置。如果车轮不在后下叉和 / 或后上叉之间的中心位置，则打开快脱机构，确保轮轴完全没入前叉钩爪中，然后关闭快脱机构（参见第 12 步）。如果刹车垫未在车轮的正中心位置，请参阅刹车厂家的说明。如果经再次尝试车轮仍未在车架的正中心位置，则应咨询 SRAM 经销商或专业的自行车技师。

保养与清洁

用肥皂和水清洗轮圈。在用溶剂清除管状轮圈的胶水时，避免将溶剂沾到贴膜上以防损坏贴膜。

SRAM LLC 质保

有限质保的范围

SRAM 保证其产品在第一次购买之后的两年内在材质和工艺方面无瑕疵。此质保只对第一买主有效且不可转让。根据此质保提出任何索赔时，必须向您购买自行车或 SRAM 组件的零售商提出。需提供原始购买凭证。

地方法律

此质保给予消费者具体的法律权利。同时，消费者还享有其他权利，这些权利在各州（美国）、各省（加拿大）和世界上其他各个国家有可能不同。

如果此质保的内容与某些地方法律有不一致之处，那么视为将此质保修改为与此等地方法律一致。根据此等地方法律，此质保的某些免责和限制条款可适用于消费者。例如，美国的某些州以及美国之外的某些政府（包括加拿大的省份）可能：

a．会使此质保中的弃权声明和限制条款不能限制消费者的法定权利（如英国）。

b．或限制制造商执行这些弃权声明和限制条款的能力。

责任的限制

在地方法律允许的范围内，除了此质保特别规定的义务之外，在任何情况下，SRAM 或其协力供应商均无需对直接的、间接的、特殊的、偶然的或因此而产生的损失承担责任。

质保的限制

此质保不适用于未按照个别 SRAM 技术安装手册进行正确安装及 / 或调节的产品。SRAM 的安装手册可以在 www.sram.com、www.rockshox.com、www.avidbike.com、www.truvativ.com 或 www.zipp.com 等网站找到。

此质保不适用于因产品受到碰撞、撞击、不当使用、不遵守制造商的使用规范要求而引起的损坏，也不适用于使产品承受超过设计值的力道或负荷的任何其他情况。

如产品被修改，则本质保不适用。

当产品序列号或产品编号被故意更改、涂销或删除时，此质保不适用。

此质保不适用于正常的磨损和损伤状况。正常使用、未按照 SRAM 的建议进行保养及 / 或未在建议的条件或使用环境下骑行或安装都可能使易损部件损坏。

易损部件包括：

- 防尘密封圈
- 衬套
- O 形空气密封圈
- 滑环
- 橡胶活动部件
- 泡沫塑料环
- 后轮防震部件和主密封圈
- 上管（支柱）
- 车丝螺纹 / 螺栓（铝、钛、镁或钢质）
- 刹车套管
- 刹车衬垫
- 链条
- 链轮齿
- 链盒
- 变速器和刹车线缆（内部和外部）
- 车把把手
- 变速器把手
- 导轮
- 盘式刹车转子
- 轮闸表面
- 高度调整垫
- 中轴
- 轴承座圈
- 棘爪
- 传动装置
- 轮辐
- 自由轮毂
- 刹车衬垫
- 锈
- 工具

此质保不适用于因使用不同厂家生产的零件而造成的损坏。

此质保不包括因使用不兼容、不适当及 / 或未经 SRAM 授权供 SRAM 零件使用的部件而造成的损坏。

此质保不适用于商业（租赁）用车过程中造成的损坏。

Copyright © SRAM LLC • 2010

Copyright © SRAM LLC • 2010

WORLD HEADQUARTERS
SRAM, LLC
1333 N. Kingsbury, 4th Floor
Chicago Illinois 60642
United States of America
Phone: +1.312.664.8800
Fax: +1.312.664.8826
E-mail: sramusa@sram.com

ASIAN HEADQUATERS
SRAM LLC Taiwan
No. 1598-8 Chung Shan Road
Shen Kang Hsiang, Taichung
County 429 Taiwan R.O.C
Phone: +866.4.2561.3678
Fax: +886.4.2561.3686
E-mail: sramasia@sram.com

EUROPEAN HEADQUARTERS
SRAM LLC Europe
Basicweg 12-D
3821 BR Amersfoort
The Nederlands
Phone: +31.33.450.6060
Fax: +31.33.457.0200
E-mail: srameurope@sram.com